



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (i)  
PART II—Section 3—Sub-section (i)

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 260 ]  
No. 260]

नई दिल्ली, बुधवार, जुलाई 15, 1998/आषाढ़ 24, 1920  
NEW DELHI, WEDNESDAY, JULY 15, 1998/ASADHA 24, 1920

महानिदेशक (रक्षोपाय)  
आधिसूचना

नई दिल्ली, 1 जुलाई, 1998

विषय : कार्बन ब्लैक के आयात से संबंधित रक्षोपाय जांच-अनिम निष्कर्ष

सा. का. नि. 388 (अ).—कस्टम टैरिफ अभिनियम, 1975 और कस्टम टैरिफ (रक्षोपाय शुल्क की पहचान और निर्धारण) नियम, 1997 से संबंधित।

(1) प्रक्रिया :—

(i) भारत में कार्बन ब्लैक के आयात से संबंधित रक्षोपाय जांच को आरंभ करने की नोटिस 5-2-98 को जारी की गयी थी और 6-2-1998 को भारत के राजपत्र असाधारण में प्रकाशित की गई थी। नोटिस की एक प्रति उन सभी ज्ञात इच्छुक पक्षों को प्रेषित की गई थी, जो निम्नलिखित हैं :—

घरेलू उत्पादक

1. कैबट इंडिया लिमिटेड (कैबट), मुम्बई-400020.
2. हाई टेक कार्बन (एच.टी.सी.), नई दिल्ली-110001.
3. ओरियण्टल कार्बन एण्ड केमिकल्स लि. (ओ.सी.सी.एन.), गाजियाबाद 211001
4. फिलिप्स कार्बन ब्लैक लि. (पी.सी.बी.एल.) कलकत्ता-700001.
5. रायसन कार्बन ब्लैक लि. (आर.सी.बी.एन.) नई दिल्ली।

आयातक

1. अपोलो टायर्स लि, नई दिल्ली 110019.
2. बिरला टायर्स, कलकत्ता-700019.
3. मोदी स्टोन लि., नई दिल्ली-110019.
4. सीएट लि., मुम्बई-400025.
5. डनलप इंडिया लि., कलकत्ता-700016.
6. गुड ईअर इंडिया लि., फरीदाबाद-121004
7. जे. के. टायर्स, नई दिल्ली-110001.
8. मोदी रबर लि., नई दिल्ली 110065
9. एम. आर. एफ. लि., चेन्नई-600006.
10. टायर कार्पोरेशन आफ इंडिया, कलकत्ता-700087.
11. विक्रान्त टायर्स लि., मैसूर-570002
12. गोविन्द रबर लि./बालकृष्ण टायर्स लि. मुम्बई-400011.
13. ऐण्डयू यूले एण्ड कं., कलकत्ता-700001.
14. ग्लोबी टायर्स एण्ड ट्रेड्स लि., कोयम्बटूर-641005.
15. मुन्दरम इण्डस्ट्रीज लि, मदुरई 625016.

16. श्री चक्र टयर्स लि०, मुदरई-625001.
17. मीडास रबर्स, कोटवयम-686001.
18. मुस्टेंग रबर्स, कोटवयम- केरल
19. पी.जॉन जकारिया पेण्ड कं० §प्रा.०§ लि०, कोटवयम, केरल ।

### निर्यातक

1. लकी लि० कार्बन डिक्विजन, दक्षिण कोरिया ।
2. हूसंग कार्पोरेशन, साउथ कोरिया
3. पास्को केमिकल कम्पनी लि०, दक्षिण कोरिया
4. थाई कार्बन ब्लैक कम्पनी लि०, थाईलैण्ड
5. थाई एम.सी. कम्पनी, थाईलैण्ड
6. कन्टीनेन्टल कार्बन आस्ट्रेलिया पी लिमिटेड, एन.एस.डब्ल्यू, आस्ट्रेलिया 2231.
7. अलेक्जेंड्रिया कार्बन ब्लैक कं. लि०, इजिप्ट
8. पी.टी. कैबट इंडोनेशिया, इंडोनेशिया
9. मित्सुबिशी केमिकल कार्पोरेशन, जापान

§II§ नोटस की एक प्रति निर्यातक देशों की सरकारों को भी दिल्ली स्थित उनके राजदूतावासों के माध्यम से प्रेषित की गयी थी।

§III§ उसी दिन सभी ज्ञात घरेलू उत्पादकों और आयातकों को प्रश्नावली भी प्रेषित की गयी थी ।

§IV§ सभी पक्षों से अनुरोध किया गया था कि वे अपने उत्तर विनांक 23 मार्च 1998 तक प्रस्तुत कर दें । निम्नलिखित पक्षों ने अपने उत्तर प्रस्तुत करने के लिए समय बढ़ाने का अनुरोध किया था :-

- आटोमोटिव टयर मैन्यूफैक्चर एसोसिएशन §प.टी.एम.ए.०§
- केमिकल्स एण्ड प्लास्टिक्स प्रोडक्ट्स एक्सपोर्ट प्रमोशन काउन्सिल, मुम्बई ।
- आल इंडिया रबर इण्डस्ट्रीज एसोसिएशन, मुम्बई
- थाई कार्बन ब्लैक पब्लिक कं० लि० थाईलैण्ड
- आल इंडिया फेडरेशन ऑफ रबर फुटवीअर मैन्यूफैक्चरर्स, नई दिल्ली

उनके अनुरोधों और सांविधिक समयावधि के अन्दर जाँच को पूरा करने की आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए 30 मार्च 1998 तक का समय बढ़ाया गया था और संबंधित पक्षों को तदनुसार सूचित कर दिया गया था ।

§V§ निम्नलिखित पक्षों ने अनुरोध किया था कि उन्हें झुलुक पक्ष के रूप में विचार किया जाए, जिसे स्वीकार कर लिया गया था ।

- आल इण्डिया रबर इंडस्ट्रीज एसोसियेशन, नई दिल्ली
- आल इंडिया फेडरेशन आफ रबर फुटवीअर मैन्यूफैक्चरर्स, नई दिल्ली ।
- रिशीरूप पोलिमर प्रा० लि०, मै० कोरिया कुम्हो की ओर से ।
- पेट्रो केमिकल्स कं. लि०, कोरिया
- दि नार्दर्न इंडिया रबर मैन्यूफैक्चरर्स फेडरेशन

§ 14 § विनांक 5.2.1998 की नोटिस और प्रश्नावलियों के उत्तर निम्नलिखित से प्राप्त हुए:-

§ क § घरेलू उत्पादक जिनके नाम हैं :-

1. ओरियण्टल कार्बन एण्ड केमिकल्स लि० गाजियाबाद
2. कैबट इंडिया लि० मुम्बई
3. हार्ड टेक कार्बन, नई दिल्ली
4. फिलिप्स कार्बन ब्लैक लि०, कलकत्ता
5. रात्सन कार्बन ब्लैक लि०, नई दिल्ली
6. एसोसियेशन आफ कार्बन ब्लैक मैन्यूफैक्चरर्स § प.सी.बी.एम. §

§ ख § आयातक जिनके नाम हैं :-

1. अपोलो टायर्स लि, नई दिल्ली
2. बिरला टायर्स, कलकत्ता
3. मोदी रबर लि०, नई दिल्ली
4. जे.के. टायर्स, नई दिल्ली
5. एम.आर.एफ. लि०, चेन्नई
6. विक्रान्त टायर्स लि०, मैसूर
7. एल्गी टायर्स एण्ड ट्रेड्स लि०, कोयम्बटूर
8. श्री चक्र टायर्स लि०, मदुरई
9. मीडाज प्री क्वोर्ड ट्रेड्स § प्रा. § लि०, कोट्टयम
10. मुस्टेग रबर्स, केरला
11. पी.जान जकारिया एण्ड कं० § प्रा. § लि०, कोट्टयम

§ ग § निर्यातक जिनके नाम हैं :-

1. हूसंग कार्पोरेशन, दक्षिण कोरिया
2. थार्ड कार्बन ब्लैक पब्लिक कं० लि०, थाइलैण्ड
3. अलेक्जेंड्रिया कार्बन ब्लैक कं. लि०, इजिप्ट
4. मित्सुबिशी केमिकल कार्पोरेशन, जापान
5. एल.जी.केमिकल लि०, कोरिया
6. कीप्योंग स्टील केमिकल कं० लि०, कोरिया

§ ५॥ एसोसिएशन जिनके नाम हैं :-

1. केमिकल्स एण्ड प्लास्टिक्स प्रोडक्ट एक्सपोर्ट प्रमोशन काउन्सिल
2. आटोमोटिव टायर मैनुफैक्चरर्स एसोसिएशन § ५.टी.एम.ए॥
3. आल इंडिया फेडरेशन आफ रबर फुटवीअर मैनुफैक्चरर्स

§ ६.॥ नियतिक सकारें जिनके नाम हैं :-

ताइपेई इकोनामिक एण्ड कल्चरल सेण्टर, नई दिल्ली

§ ७॥ जाँच के लिए आवश्यक समझी गयी सूचनाओं का सत्यापन किया गया और इस आशय से अधिकारियों का एक दल मै० ओरियण्टल कार्बन एण्ड केमिकल्स लि०, गाजियाबाद के परिसर में गया था। सत्यापन के परिणामों से संबंधित पक्षों को अवगत करा दिया गया था।

§ ८॥ 28.5.98 को सभी रूढ़िवादी पक्षों को सार्वजनिक सुनवाई दी गयी थी जिसके लिए 20.4.98 को सूचना भेजी गयी थी। सार्वजनिक सुनवाई के दौरान प्रस्तुत की गयी सूचना को महा निदेशक के कार्यालय में 5 जून 1998 तक लिखित में प्रस्तुत करने के लिए सभी पक्षों को कहा गया था और दूसरे पक्षों द्वारा प्रस्तुत किये गये लिखित अनुरोध महा निदेशक के कार्यालय से 8 जून 1998 तक प्राप्त करने के लिए कहा गया था। खण्डन, यदि कोई हो तो महा निदेशक के कार्यालय में 15 जून 1998 तक प्रस्तुत करने को कहा गया था।

§ ९॥ घरेलू उत्पादकों के दृष्टिकोण :-

घरेलू उत्पादकों ने निम्नलिखित मुख्य मुद्दे उठाये हैं :-

§ १०॥ पी.सी.बी.प्ल.

1. मूल विक्रय मूल्य में तीव्र कटौती और तेजी से बढ़ी हुई छूट के बावजूद भी कार्बन ब्लैक के बड़े पैमाने पर आयात और सी.आई.एफ. कीमतों में कमी के कारण बिक्री में कमी आयी है।
2. विनिर्माता के लक्ष्य आधारित उत्पाद पर निर्भर कूड के क्रेकिंग में, कार्बन की अधिकता वाला एक अवशिष्ट प्राप्त होता है, जिसे ईंधन तेल या सी.बी.एफ.एस. प्राप्त करने के लिए मिश्रित किया जाता है।
3. ईंधन तेल या सी.बी.एफ.एस. में प्रयोग करने के लिए कार्बन की अधिकता वाले इस अवशिष्ट की माँग पर सी.बी.एफ.एस. का मूल्य निर्भर करता है।
4. ईंधन तेल और सी.बी.एफ.एस. का मूल्य सामान्यतः विभिन्न विशाओं की ओर जाता है।
5. जब सी.बी.एफ.एस. का मूल्य कम रहता है तो सी.बी.एफ.एस. प्रापण के लिए अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में निश्चित रूप से उपलब्ध नहीं रहता है।
6. सी.बी.एफ.एस. मिश्रण करने वाले अवशिष्ट तेलों के मूल्य के ऊपर प्रीमियम लगाते हैं और सी.बी.एफ.एस. के सी.आई.एफ. मूल्य का आवश्यक रूप से अवशिष्ट तेल के एफ.ओ.बी. मूल्य के साथ कोई सम्बन्ध नहीं होता है।

7. भारत में बंदरगाह और उठाने-रखने संबंधी अवरोधों के कारण भारतीय ग्राहकों को अधिक सी.आई.एफ. मूल्य सहना पड़ता है। यद्यपि विभिन्न ग्राहकों के लिए एफ.ओ.बी. मूल्य एक ही हो सकता है। थाई कार्बन की तुलना में सी.बी.एफ.एस. का भारतीय सी.आई.एफ. मूल्य सामान्यतः 15 डॉलर अधिक है।

8. टयर उद्योग द्वारा 1996-97 में 14549 मी.टन कार्बन ब्लैक के शुल्क मुक्त आयात की तुलना में वर्ष 1997-98 की प्रथम छमाही में शुल्क मुक्त आयात बढ़कर 11400 मी.टन हो गया। इस अवधि में शुल्क भुगतान आयात § घरेलू उत्पादन के लिए § और भी तीव्र गति से 3251 मी. टन से बढ़कर 17518 मी. टन हो गया।

9. वर्ष 1996-97 की तुलना में, जब उन्होंने ₹0 3129/- प्रति मी.टन का औसत कर पूर्व लाभ §पी.बी.टी. § प्राप्त किया था, उनका लाभ घटकर 1997-98 की प्रथम तिमाही में ₹0 36/- प्रति मी.टन और दूसरी तिमाही में ₹0 1630/- प्रति मी.टन रह गया। 1997-98 की तीसरी और चौथी तिमाही में उनका घाट क्रमशः ₹0 646/-प्रति मी. टन और ₹0 1930/- प्रति मी.टन हो गया।

10. आयात के सी.आई.एफ. मूल्य की तुलना में, वे घरेलू उत्पादकों को मान लिए गये निर्यात के आधार पर बहुत कम मूल्य पर कार्बन ब्लैक की सप्लाई करते रहे हैं।

11. 1997-98 के पूरे वर्ष की स्थितियों को ध्यान में रखने के लिए जांच की अवधि बढ़ायी जानी चाहिए।

12. वे अपनी इकाइयों का पुनर्गठन निम्नलिखित प्रकार से करना चाहते हैं :-

मार्च, 1998- पूरी एडवांस डाउनस्ट्रीम यूनिट, जिसमें दुर्गापुर में फ्लोमिरेटर्स, प्रोसेस बेग फिल्टर, पैलेटइजिंग, ड्राइंग एवं मैटीरियल हैंडलिंग सुविधाएँ आदि सम्मिलित हैं।

जून 1998- दुर्गापुर में कन्स्ट्रक्शन सहित पूरा कोलम्बियन काराकास रिपेक्टर।

सितम्बर 2000- बडौदा में 5 मेगावाट कैप्टिव पावर प्लांट।

मार्च- 2002- सपोर्ट सिस्टम सहित पूरा द्वितीय सी.ए.टी.रिपेक्टर।

मार्च 2002 - दुर्गापुर में 20 मेगावाट कैप्टिव पावर प्लांट

### §स§ कैबट

कैबट ने अन्य के साथ-साथ उल्लेख किया कि वे ए.एस.टी.एम. विनिर्देशन के अनुरूप कार्बन ब्लैक का निर्माण करते हैं और यह कि उनका उत्पाद सभी उपभोक्ताओं द्वारा अनुमोदित है।

### §ग§ ओ.सी.सी.फ्त

1. वे कार्बन ब्लैक की विभिन्न श्रेणियों का निर्माण करते हैं जिनका प्रयोग रबर और टयर उद्योग में होता है, साथ-साथ विशिष्ट कार्बन का भी निर्माण करते हैं, जिनकी आवश्यकता टयर उद्योग को होती है और जिसके लिए उन्हें आर्डर प्राप्त हुआ था। उनका उत्पाद गुणवत्ता के मानकों के अनुरूप है और सभी प्रमुख टयर निर्माताओं द्वारा अनुमोदित किया जा चुका है।

2. कार्बन ब्लैक के प्रति मी.टन सी.बी.पफ.एस. का उपयोग सी.बी.पफ.एस. में कार्बन की शक्ति पर निर्भर करता है ।
3. कार्बन ब्लैक का आयात मुख्यतः टयर निर्माताओं द्वारा किया जाता है ।
4. 1.4.1997 से विषय मूल्य में कमी के बावजूद, बिक्री मार्च 1997 से 15% नीचे गिर गयी क्योंकि आयातित सी.बी. के मूल्य में गिरावट हुई थी ।
5. इस घटे हुए बाजार शेयर को भी बनाये रखने के लिए वर्ष 1997 में ग्राहकों को भारी छूट का प्रस्ताव किया गया था ।
6. वर्ष 1997-98 सितम्बर 1997 तक के दौरान लाभ कम हो गया है ।
7. कम उत्पादन के कारण उत्पादन लागत बढ़ गयी है ।
8. कार्बन ब्लैक का आयात विभिन्न श्रेणियों में किया जाता है किन्तु टयर उद्योग सहित रबर उद्योग में प्रयोग किया जाता है ।
9. टयर उद्योग सहित रबर उद्योग द्वारा भी कच्चे माल के मूल्यों में कमी का लाभ ग्राहकों को अनिवार्य रूप से तत्काल नहीं दिया जाता है ।
10. भारत में आयात बढ़ और भविष्य में भी बढ़ेगा क्योंकि एशिया प्रशान्त क्षेत्र में माँग और पूर्ति में पर्याप्त अन्तर है, जो 1996 के अन्त और 1997 के आरंभ में अधिक प्रबल हो गया था ।
11. टयर उद्योग द्वारा प्रदर्शित अतिरिक्त माँग को पूरा करने के लिए भारत में और इसके बाहर अतिरिक्त क्षमता का सृजन किया गया था ।
12. इस अतिरिक्त क्षमता के उपयोग की आशा कम से कम चार वर्षों में टयर उद्योग के स्वामित्विक रूप से वृद्धि करने पर या भारत के आसपास और दक्षिण पूर्व एशियाई देशों में आर्थिक परिवर्तन होने पर है ।
13. उत्पादन, बिक्री और लाभ में पर्याप्त कमी के कारण आर एवं डी प्रयासों और आधुनिकीकरण के लिए निधि का पर्याप्त निर्माण नहीं हो पायेगा जो भविष्य में प्रतिस्पर्धा और वृद्धि को प्रभावित करेगा ।
14. जनवरी-दिसम्बर 1996 में लगभग 2527 मी.टन कार्बन ब्लैक का औसत तिमाही आयात जनवरी 1997-मार्च 1998 में बढ़कर लगभग 12345 मी.टन हो गया, जो लगभग 389% की तीव्र वृद्धि दर्शाता है ।
15. चूंकि रक्षोपाय प्रावधान भविष्य में लम्बी अवधि के लिए हैं, जाँच केवल प्रस्तुत किये गये तथ्यों तक सीमित नहीं रहनी चाहिए बल्कि इसका विस्तार इसके बाहर भी होना चाहिए और रूसानों पर रूस अपनाना चाहिए और तत्पश्चात संरक्षण की अवधि और विस्तार को निर्धारित करना चाहिए ।
16. उनका लाभ 31.3.97 को समाप्त वर्ष में रु0 1049.23 प्रति मी.टन से घट कर 30.9.97 को समाप्त छमाही में रु0 343.15 प्रति मी.टन रह गया ।
17. ओ.सी.सी.पल. और अन्य घरेलू उत्पादकों ने आयात के सी.आई.पफ. मूल्य से नीचे अपने डीम्ड निर्यात सप्ताई का मूल्य रखा है ।
18. सी.बी.पफ.एस. आपूर्ति को प्राप्त करने के लिए भारतीय ग्राहकों को कुछ ऋचागत और मात्रा संबंधी समस्याएं हैं ।

19. सी.बी.एफ.एस. मूल्य और प्लेट 2 इंडेक्स में कोई संबंध नहीं है।
20. उन्होंने कार्बन ब्लैक के मूल्य में अप्रैल 1997, जुलाई 1997 और अक्टूबर 1997 में कमी किया था।
21. वे 35000मी.टन प्रतिवर्ष से बढ़कर 60000 मी.टन प्रतिवर्ष करके और तकनीक अपूर्तिकर्ताओं और कन्सल्टेंटों की सहायता से अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बनना चाहते हैं।
22. प्लांट और मशीनों के विस्तार और आधुनिकीकरण के लिए उन्होंने निम्नलिखित योजनाएं तैयार की हैं :-

- § I § क्षमता को 35000 टी.पी.ए. से बढ़कर 60000 टी.पी.ए. करना।
- § II § प्रति मीटरी टन ऊपरी व्यय में पर्याप्त कमी करना जो अधिक मात्रा, और उसी समय रोजगार को कम करके या बनाये रखकर संभव होगा।
- § III § कच्चे माल और अन्य साधनों का प्रयोग करने में दक्षता में महत्वपूर्ण वृद्धि करना।
- § IV § अधिक ऊर्जा दक्ष बनने के लिए व्यर्थ जाने वाली गैसों का अधिकाधिक उपयोग करना।
- § V § पैकिंग और परिवहन में परिवर्तन लाकर बाजार योजनाओं की पुनःसंरचना करना ताकि समयानुसार सुपुर्दगी के परिणामस्वरूप बहुत नीची सूची से ग्राहकों को लाभ मिल सके।

#### § घ § एच.टी.सी.

एच.टी.सी. ने अन्य के साथ-साथ उल्लेख किया है कि वे गुन्डीपुंडी, चेन्नई में तटीय क्षेत्रों में योजना को लागू करना चाहते हैं, जिसका दक्षिण भारत में क्षेत्रीय स्थिति और घरेलू उपभोक्ताओं से नजदीकी सामीप्य के कारण कच्चे माल और तैयार उत्पाद के भाड़े की लागत में कमी का अपना सामरिक लाभ है।

#### § ड § सी.ए.सी.आई.एल.

4/97 से कार्बन पेण्ड केमिकल्स § सी.ए.सी.आई.एल. § का पी.सी.बी.एल. के साथ विलय हो गया है। उन्होंने अन्य के साथ-साथ उल्लेख किया है कि वे निम्नानुसार पुनर्गठन करना चाहते हैं:-

- § I § विद्युत लागत को कम करने हेतु कैपिटल पावर प्लांट की स्थापना करना।
- § II § कच्चे माल की लागत को कम करने हेतु एयर प्रीहीटर्स की स्थापना करना।

#### § च § कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं की एसोसिएशन § ए.सी.बी.एम. §

1. अप्रैल-मई 1997 में कार्बन ब्लैक का आयात रक्षोपाय शुल्क के लिए आवेदन में प्रदर्शित कार्बन ब्लैक के आयात से वास्तव में अधिक था।
2. अक्टूबर-दिसम्बर, 1997 में आयात उच्च स्तर पर अर्थात् ₹0.18931 प्रति मी.टन सी.आई.एफ. के औसत पर, 13717 मी.टन पर जारी रहा।

3. कार्बन ब्लैक विनिर्माता, विभिन्न श्रेणियों में कार्बन ब्लैक का उत्पादन करते हैं जो अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का है और जो टायर कम्पनियों के व्यक्तिगत विनिर्देश के अनुरूप हैं। वे टायर कम्पनियों द्वारा टेस्ट किये गये और पूर्व अनुमोदित भी हैं।
4. जनवरी 1996 से आयात की लागत तेजी से कम हो रही है।
5. यदि ऐसा कोई बोध है कि आयात इस श्रेणी के हैं जो भारत में उपलब्ध नहीं हैं तो सीमाशुल्क मुख्यालयों की दैनिक सूची दर्शाती है कि वास्तविक आयात मानक श्रेणी का हुआ है जिनकी आपूर्ति घरेलू उत्पादकों द्वारा कई वर्षों तक की गयी है।

#### § 111§ निर्यातकों/निर्यातक देशों की सरकारों के दृष्टिकोण :-

भारत में कार्बन ब्लैक के निर्यातकों ने निम्नलिखित प्रमुख मुद्दे उठाये हैं:-

#### § क § डियोसुंग कार्पोरेशन, कोरिया

1. कार्बन ब्लैक के आयात में वृद्धि केवल मूल्य की अपेक्षा, आयातित कार्बन ब्लैक और घरेलू उत्पादित कार्बन ब्लैक की गुणवत्ता में अन्तर के कारण है।
2. कार्बन ब्लैक के आयात पर रक्षोपाय शुल्क लगाने से भारतीय टायर विनिर्माता अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कम प्रतिस्पर्धी हो जाएंगे।
3. कार्बन ब्लैक की स्थानीय § घरेलू § लागत की समीक्षा करने की आवश्यकता है, क्योंकि यह कार्बन ब्लैक के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य से बहुत अधिक है। कार्बन ब्लैक फीडस्टॉक पर आयात शुल्क में कमी करने और घरेलू उत्पादकों द्वारा अस्थिर लागत में कटौती करने जैसे उपायों से कम लागत वाले उत्पादन को प्राप्त किया जा सकता है।

#### § ख § पल.जी.केमिक्स लि., कोरिया

1. अपने उत्पाद को अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बनाने के लिए, कार्बन ब्लैक के उच्च गुणवत्ता के कारण, भारत से टायर निर्यातक पल.जी. से कार्बन ब्लैक का आयात करते रहे हैं।
2. दो देशों के बीच आर्थिक सहयोग को बढ़ाने और कार्बन ब्लैक निर्यात से उत्पन्न मतभेद के संतोषजनक समाधान हेतु चर्चा करने के लिए वे उत्सुक हैं।

#### § ग § अलेक्जेंड्रिया कार्बन ब्लैक कं०, इजिप्ट

1. एशिया प्रशान्त, विशेषकर कोरिया और थाईलैण्ड में कार्बन ब्लैक के स्थानीय उपभोग में कमी के परिणामस्वरूप इन देशों से कार्बन ब्लैक का निर्यात बढ़ा है।
2. भारतीय विनिर्माताओं द्वारा विख्यायी गयी कार्बन ब्लैक के उत्पादन लागत में वृद्धि अवास्तविक प्रतीत होती है, क्योंकि पूरे विश्व में फीड स्टॉक तेल के मूल्य में भारी कमी के कारण अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कार्बन ब्लैक के उत्पादन लागत में पर्याप्त कमी आयी है।
3. संसार के अन्य क्षेत्रों की तुलना में भारत में कार्बन ब्लैक पर वर्तमान सीमा शुल्क पहले से ही अधिक है।



4. यूरोप में कार्बन ब्लैक का स्थानीय मूल्य भारत में कार्बन ब्लैक के मूल्य से बहुत कम है ।
5. भारतीय कार्बन ब्लैक विनिर्माता अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य पर कार्बन ब्लैक का निर्यात कर रहे हैं जो भारत के स्थानीय मूल्य से कम है । वे भारतीय टायर विनिर्माताओं को डीजल निर्यात के अन्तर्गत कार्बन ब्लैक को अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य पर भी बेच रहे हैं ।
6. भारतीय टायर विनिर्माता उच्च गुणवत्ता के कारण कार्बन ब्लैक आयात करने को प्राथमिकता देते हैं ।
7. कार्बन ब्लैक टायर के लिए अच्छा पाल है, और भारत डीजल को टायर का बड़ा निर्यातक है । डीजल से आयात के विरुद्ध कार्रवाई आरम्भ करने से डीजल को भी नवाबी कार्रवाई करने के लिए मजबूर मिल सकता है ।
8. सी.बी.एफ.एस. मूल्य, ईंधन तेल मूल्य पर आधारित थे ।
9. कार्बन ब्लैक के अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य भी कम थे ।
10. भारत में कार्बन ब्लैक की कोई हमेशा नहीं थी ।

#### (घ) सभी कार्बन ब्लैक उद्योगों को खोल, हाईलेण्ड

1. वे विभिन्न देशों की कार्बन ब्लैक के निर्यात निर्यातक रहे हैं और बहुत उच्च गुणवत्ता तथा प्रतिस्पर्धी मूल्यों के लिए जाने गये हैं । उन्होंने सदैव अन्तर्राष्ट्रीय बाजार मूल्य पर निर्यात किया है ।
2. सभी कार्बन ब्लैक उत्पादकों ने अपनी कीमतें फ्रीड स्टाक तेल कीमतों पर आधारित रखा है और अन्तर्राष्ट्रीय रूप से तेल की कीमतों में तीव्र कमी 2 जनवरी, 1997 में 95-110 अमेरिकन डालर से मार्च, 1997 के अन्त में 15 अमेरिकन डालर से विश्व कार्बन ब्लैक की कीमतों में गिरावट आयी है । फिर भी, भारतीय कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं ने अपनी कीमतें सीमान्तकृत कम की हैं ।
3. उच्च गुणवत्ता और उच्चतम कीमतों पर कार्बन ब्लैक के निर्यात ने भारतीय टायर उद्योग को आगे बढ़ने में सहायता की है ।
4. कार्बन ब्लैक का अल्पक आयात, और उत्पादकों द्वारा क्रिये रूप से बनाये गये उच्च कीमतों का संभावित है क्योंकि अमेरिकन डालर 1996, 1997 और 1998 में स्थिर बना रहा है ।
5. अयात अक्टूबर, 1997 से नीचे गिर रहा है ।
6. एक यूरो के लिए उच्चतर व्यापार का दरवाजा खोलने तथा आने सहयोग करने के लिए भारत और हाईलेण्ड दोनों एक संगठन है जो आई.एस.टी.ई.सी. बना रहे है क्योंकि शुल्क समानता एक अयोग्य कदम होगा और इस लक्ष्य की प्राप्ति करने में अवरोधक सिद्ध होगा ।
7. कार्बन ब्लैक की कीमतों ने सी.बी.एफ.एस. की कीमतों के रद्दता का अनुसरण किया, बिना टायर उद्योग के लिए ऐसा नहीं है ।
8. भारत में सी.बी.एफ.एस. की उतर्दाई दर 15 अमेरिकी डालर प्रति टन अधिक थी ।

### ॥ ड० ॥ कोस्को, कोरिया

उन्होंने केवल अपने उत्पादन तथा निर्यात आँकड़ों का ही उल्लेख किया है और कोई अन्य टिप्पणी नहीं की गयी है ।

### ॥ च॥ केनकेब लिमिटेड आफ अल्बर्ट, कनाडा

केनकेब ने कनाडा उच्चायोग के माध्यम से प्रस्तुत किया है कि वे नान- टयर रबर उद्योग द्वारा विशिष्ट पॉलिमर के लिए तथा धातु कर्म संबंधी उद्योग के लिए कुछ विशिष्ट कार्बन का उत्पादन करते हैं । इनका उत्पादन भारत में नहीं होता है और निर्यात संबंधी उत्पादन में प्रयोग किया जाता है ।

### ॥ छ॥ ताइपई एकोनामिक ऐण्ड कन्सल्टिंग सेण्टर

ताइपई से भारत में कार्बन ब्लैक का निर्यात पिछले तीन वर्षों से तेजी से कम हो रहा है और 1997 से भारत को कोई निर्यात नहीं हुआ है ।

### ॥ ज॥ सिंगापुर

भारत में सिंगापुर के राजदूतावास ने अन्य के साथ-साथ डब्ल्यू.टी.ओ. प्रावधानों की ओर ध्यान आकर्षित किया है ।

### ॥ झ॥ इजिप्ट

1. कार्बन ब्लैक, टयर के लिए मध्यवर्ती उत्पाद है । यदि कार्बन ब्लैक के आयात पर रक्षोपाय शुल्क लगाया जाता है तो टयर विनिर्माता अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर प्रतिस्पर्धा करने में सफल नहीं होंगे ।
2. व्यापार का झुकाव भारत की ओर था ।
3. रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण भारत-मिश्र संबंधों को क्षति पहुँचा सकता है ।

### ॥ ट॥ जापान

1. रक्षोपाय संबंधी उपाय अपवादात्मक उपाय है ।
2. पूरे विश्व में केवल 15 मामले ही आरंभ किये गये हैं, जबकि भारत में अभी तक केवल पाँच मामले ही आरंभ किये गये हैं ।

### ॥ ११॥ आयातकों/उपयोगकर्ताओं के दृष्टिकोण:-

कार्बन ब्लैक के आयातकों/उपयोगकर्ताओं ने निम्नलिखित मुख्य मुद्दे उठाये हैं :-

### ॥ क॥ आल इंडिया फेडरेशन आफ रबर फुटवीजर मैनुफैक्चरर्स

1. घरेलू उत्पादित कार्बन ब्लैक की गुणवत्ता खराब थी ।
2. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा रक्षोपाय शुल्क का प्रयोग उनके विभिन्न श्रेणियों के कार्बन ब्लैक की कीमतों को बढ़ाने के लिए किया जाएगा

3. स्थानीय विनिर्माताओं द्वारा कार्बन ब्लैक का कृत्रिम अभाव उत्पन्न किया जाएगा।
4. रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण, निर्यात के क्षेत्र में प्रतिस्पर्धा को कम कर देगा, जो सम्पूर्ण खर उद्योग के लिए अहितकर होगा और देश को बदनाम भी करेगा, क्योंकि बहुत सी निर्यात इकाइयाँ अपने निर्यात संबंधी दायित्वों को पूरा करने की स्थिति में नहीं होंगी।
5. कार्बन ब्लैक का विनिर्माण उद्योग अपने उत्पाद की कीमत बढ़ाने की दृष्टि से कृत्रिम अभाव उत्पन्न करने के लिए जाना जाता रहा है।
6. कार्बन ब्लैक के आयात में वृद्धि अस्थायी है, जिसे संज्ञान में नहीं लेना चाहिए।
7. निर्यात के विरुद्ध किये गये आयात पर ध्यान नहीं देना चाहिए क्योंकि आटोमोटिव वगैरह विनिर्माता इकाइयाँ कार्बन ब्लैक का आयात अपने निर्यात की पात्रता के विरुद्ध कर रही हैं।
8. रक्षोपाय शुल्क नियमावली में प्रावधान है कि शुल्क लगाने के पहले निर्यातक देशों से पूर्ण परामर्श करना अनिवार्य है और प्रतिकूल प्रभाव के लिए पर्याप्त व्यापार क्षतिपूर्ति प्रदान किया जाना है।
9. यह सही है कि वर्तमान समय में आयातित कार्बन ब्लैक की कीमत स्थानीय बाजार के कार्बन ब्लैक की कीमत से कम है, जो अस्थायी प्रकृति की है।
10. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं के आवेदन में दिये गये आंकड़े अविश्वसनीय हैं और वे इस प्रकार प्रदर्शित किये गये हैं कि वे उनके मामले को पुष्ट करें।
11. चूंकि प्राचीन बाहर प्रचलित हतोत्साहित करने वाली शर्तों से स्पर्धा करने में अपनी असहायता प्रकट कर रहे हैं और वे प्रचलित शर्तों का अनुपालन करने में असफल थे, अतः इनके प्रार्थना पत्र पर किसी सहानुभूति पूर्वक विचार करने की आवश्यकता नहीं है।
12. यहाँ भौतिक क्षति की पूर्ण अनुपस्थिति है। विनिर्माताओं द्वारा आरोपित क्षति परीक्षण युक्त है। आयात और घरेलू उत्पाद के बीच साँठ-गाँठ मिट नहीं हो सकी है क्योंकि कोई है ही नहीं।
13. यद्यपि कार्बन ब्लैक के आयात में वृद्धि हुई है किन्तु साथ-साथ इसका उत्पादन भी बढ़ रहा है। 1995-96 के दौरान, जब 1994-95 के आयात से तुलना की जाती है तो आयात 7.44% से कम होकर 7.22% हो गया।
14. कार्बन ब्लैक का उत्पादन प्रत्येक वर्ष बढ़ रहा है। घरेलू बिक्री में घाटा हुआ है लेकिन यह स्थानीय उत्पाद के खराब गुणवत्ता के कारण है, माँग में कमी के कारण नहीं।
15. सम्पूर्ण उद्योग विश्वव्यापी प्रतिस्पर्धा के सामने खड़े दिया गया है और यह घरेलू उपयोगकर्ताओं का अधिकार है कि वे अच्छी गुणवत्ता और साथ ही साथ लागत को प्रभावित करने वाले अपने कच्चे माल को जहाँ से मिल सके वहाँ से प्राप्त करें।
16. घरेलू उद्योग को गंभीर क्षति से बचाने या रोकने के लिए रक्षोपाय शुल्क लगाया जा सकता है और इस प्रकार के उपाय, उद्योग से भी यह अपेक्षा करते हैं कि आयात द्वारा प्रस्तुत प्रतिस्पर्धा की नई स्थिति से अपने को समायोजित करें।

### § ४६४ गम-आर-एफ निमित्त

१. आयेदन पर धियार करते समय जबकि ब्लैक के शुल्क मुक्त आयाम को अलग कर देना चाहिए क्योंकि—

§ ४६४ निमित्त आयेदन के लिए माल का शुल्क मुक्त आयाम, एतद्वय नोटि का अन्यः निर्मित आयाम है। शुल्क मुक्त आयाम का धरेत् कच्चा माल कच्चाई पर कोई अंतर नहीं है।

§ ४६४ निमित्त को उच्च प्राथमिकता देने के लिए उन्हें अंतरिक्षीय मूल्यों पर उन्मुख माल का उद्योग करना होगा।

§ ४६४/१ ये निमित्त के खरद धरेत् किनमिताओं को उच्च निमित्त के आधार पर आर्डर दे रहे हैं।

§ ४६४/२ भारत सरकार ने अधिमूल्यता वाले को निमित्त उन्मुख के लिए कच्चे माल के शुल्क मुक्त आयाम पर पण्य होयंग भावली हेतु विचार नहीं किया जाएगा। रक्षोपाय शुल्क के भावली के ओर में भी शुल्क मुक्त आयाम की मात्रा को गणना से प्ररुत रखा जाएगा।

§ V ४ टयर का सबसे धिमियों को १९९९ २३ रोजिम नीति में अंतरिक्ष व्यापार पूर्वी में रखा गया है। अब टयर का आयाम भी बाजार में खुल रहा है। बाहर की टयर कम्पनियाँ बाणिम्यिक और तकनीकी मानदण्डों को रखा में रखते हुए विरय धर में कच्चे माल § आर-एफ-४ के उद्योग को सुविधा रखती हैं।

२. आर-एफ के उद्योग के समय, धरेत् और विश्व बाजार में प्रतिस्पर्धा हेतु प्राथमिक वर्ग को विभिन्न मानदण्डों का ध्यान में रखना पड़ता है जैसे— कोमत्ता, गुणवत्ता, उधार अवधि, परिवहन लक्ष्य, विदेशी और धरेत् आपूर्तिकर्ताओं के बीच संतुलन रखने की आवश्यकता आदि।

३. रक्षोपाय शुल्क लगाने से आयात और भी घटता ही जाएगा। इस प्रकार टयर के आयात के विरुद्ध धरेत् बाजार में प्रतिस्पर्धा को क्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा।

४. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं को पुर्वरूपी प्रमुखों के साथ चलने और समुचित बाणिम्यिक रतों तथा आयाम के धार को कम करने के लिए, उपभोक्ता उद्योग के पीछे रतों रहना चाहिए।

५. सनैक देशों में किंमय धर पर्वत-धरती रहते है। माल के उद्योग के लिए कई देशों में उद्योगी तथा विनिर्माय धर के अब उद्योग-धर का पूरा आवश्यकता उठाया गया है। अब अधिकांश विकसित देश इसका फायदा उठा रहे हैं, भारतीय कर्मियों को इस फायदे के अचित नहीं किया जाना चाहिए।

६. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं के रकमने आने वाली समस्याओं में से कुछ समस्याएँ, इनकी द्वारा निर्यात बाजार पर ध्यान धिये इनकी क्षमता का बहुत अधिक विस्तार करने के कारण हैं। उन्हें कार्बन ब्लैक पर रक्षोपाय शुल्क के साथ टयर उद्योग पर जोर और महामंडल के कार्यालय का उपयोग नहीं करना चाहिए।

७. ओ.ई.फोटो पर बहुराष्ट्रीय मोटर विनिर्माताओं द्वारा वेट टैक्सन, रोलिंग रोमस्टेंस आदि जैसे प्राचल/विशेषतः निष्पादन अपेक्षाओं को पूर्ण को पूरा करने के लिए स्पेशली ब्लैक का आयात करना है, जो अभी भारत में नहीं बनाया जाता है। स्थानीय कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं के पास इन स्पेशली कार्बन ब्लैक के विनिर्माण की तकनीक नहीं है इसलिए इन श्रेणियों का आयात आवश्यक है।

### (J) केमिकल्स एण्ड प्लास्टिक्स प्रोडक्ट्स एक्सपोर्ट प्रमोशन काउन्सिल

1. पिछले चार वर्षों में निर्यात बढ़ा है। कार्बन ब्लैक के आयात में वृद्धि से निर्यात की वृद्धि में सहायता मिलेगी और इस लिए संकट का कोई कारण नहीं होना चाहिए। को.ए.बी.ए.एस. को रोक दिया गया था। यदि क्षति का कोई कारण था तो सुधारात्मक कार्रवाई पहले ही की जा चुकी है। इसलिए आगे इसका कोई कारण नहीं है।
2. विश्व तेल कीमतों में लम्बाई पर परिवर्तन से फीड स्टॉक का अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य लगातार गिर रहा है। देहरादून कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं ने 1995-96 में अपनी कीमतों को एच.ए.एफ.-एन 330 ग्रेड के प्रति मी.टन रु. 31700 प्रति मी.टन से रु. 26260 प्रति मी.टन बढ़ा दिया।
3. इससे आगे, फीड स्टॉक पर आयात शुल्क उत्तरोत्तर कम होता रहा है और अब 20% वैशेष पर है, जबकि कई देशों में आयात शुल्क काफी कम है जिससे उन्हें बेहतर स्थिति मिल जाती है।
4. उत्पादन लागत का लगभग 50% फीड स्टॉक पर पड़ता है। इसलिए अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में तेल की कीमतों में वर्तमान गिरावट घरेलू उत्पादकों को बहुत लाभ पहुंचाता है। अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में कार्बन ब्लैक के विनिर्माताओं ने तेल की कीमतों में परिवर्तन की परीक्षा ली है, जबकि घरेलू उत्पादकों को उच्च आयात की लागत में कमी के अनुपात में अपनी कीमतों को अभी भी कम करना है।
5. 20% फीड स्टॉक का आयात किया जाता है और यह फीड स्टॉक कार्बन ब्लैक के विनिर्माण के लिए 50% का वैशेष करता है। पिछले 6 महीनों में भारतीय रुपये का 12% तक अवमूल्यन हुआ है इससे कार्बन ब्लैक के आयातकों को नुकसान हुआ है।
6. फीड स्टॉक का मूल्य जनवरी 1998 में 136 अमेरिकी डालर प्रति मी.टन की तुलना में जुलाई 1997 में लगभग 173 अमेरिकी डालर प्रति मी.टन था अर्थात् लगभग 20% की कमी हुई। इसलिए विनिर्माता दर के उतार-चढ़ाव को भी ध्यान में रखते हुए कार्बन ब्लैक की कीमतों में गिरावट से अधिक क्षतिपूर्ति फीड स्टॉक की कीमतों में गिरावट द्वारा हो गयी।
7. कर्तों की बहुलता और उसके क्रमिक प्रभावों के कारण भारत में उत्पादन की इकाई लागत बहुत ऊँची है। घरेलू वित्त की बहुत ऊँची लागत और ढाँचागत अभाव के कारण निचले स्तर पर खर्च को बढ़ा देते हैं जिससे ए.सी.बी.एम. के सदस्यों को नुकसान होता है, जिसके लिए रक्षोपाय कोई उपचार नहीं है।
8. सी.बी.एफ.एस. का आयात करने वाले कई देश, भारतीय कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं की तरह अभी भी विश्व स्तर पर प्रतिस्पर्धा करने की स्थिति में है। क्या इसका तात्पर्य यह है कि हमारे ए.सी.बी.एम. के सदस्य सभी क्षेत्रों में असफल रहे हैं?
9. निर्यात उत्पादन के लिए अग्रिम लाइसेंस के अधीन आयातित कार्बन ब्लैक की मात्रा निश्चित की जानी चाहिए और निर्यात के आंकड़ों से अलग कर देना चाहिए क्योंकि इसका उपयोग निर्यात उत्पादन के लिए किया जाता है।
10. अपने निर्यात को प्रतिस्पर्धी बनाये रखने के लिए सभी कच्चे माल को अन्तर्राष्ट्रीय मूल्यों पर उपलब्ध कराया जाना चाहिए जिसमें असफल रहने पर भारत के निर्यात को नुकसान पहुंच सकता है।

### § ४ ए. टी. एम. ए.

1. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा माँगा गया रक्षोपाय शुल्क अत्यधिक आडम्बरपूर्ण है। चूंकि जांच की अवधि, जिसके संदर्भ में जांच आरंभ की जा चुकी है, अप्रैल-सितम्बर 1997 है, इसलिए जुलाई-सितम्बर 1997 की कीमत के संदर्भ में केवल आयात के उतारई मूल्य को स्थापित करने में घरेलू उद्योग की कार्यवाही सही नहीं है। घरेलू और आयात सी.बी. की कीमतों में अंतर केवल लगभग 12/ आना चाहिए, 18/ नहीं।
2. 1-1-1998 को बदला हुआ परिस्थितियों का लाभ उठाने का प्रयास करना या कीमतें और भी अधिक गिरने के लिए नवविध की ओर निहारना अनुचित होगा।
3. कार्बन ब्लैक के उत्पादन से जो लागत जुड़ी न हो, उसे सम्मिलित नहीं किया गया हो, जिसके परिणामस्वरूप उत्पाद की लागत बढ़ जाती है, यह सुनिश्चित करने के लिए कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा प्रस्तुत करित कीमत मूल्य की गणना का ऑडिट किया जाना चाहिए।
4. चूंकि अन्तर्राष्ट्रीय और घरेलू बाजार मूल्य स्थिर नहीं रहते हैं, और चूंकि मूल्यों में लगातार परिवर्तन होते रहते हैं, जो मांग और पूर्ति की स्थिति पर निर्भर करते हैं, इसलिए जांच की एक अवधि के संदर्भ में जांच को सीमित करना आवश्यक है।
5. कार्बन ब्लैक फीडस्टॉक, उत्पादन की लागत का 50/ से अधिक पड़ता है। सी.बी.एफ.एस का आयात किया जाता है जिसपर भारत में 20/ शुल्क है, जबकि थाईलैण्ड में शुल्क केवल 1/ है। घरेलू उद्योग को नुकसान पहुंचाने वाला यह बहुत बड़ा कारक है।
6. 1997 के आरम्भ में सी.बी.एफ.एस की कीमत 110-115 अमरीकी डालर प्रति मी.टन एफ.ओ.बी. से गिरकर लगभग 70-80 अमरीकी डालर प्रति मी.टन हो गयी है, जिसके परिणामस्वरूप विश्व बाजार में कार्बन ब्लैक की कीमतों में कमी आयी और सी.बी.एफ.एस कीमतों में कमी के कारण अप्रैल 1997 में लगभग 6.5 / और जुलाई 1997 में 4.5/ को कार्बन ब्लैक के विक्रय मूल्य में गिरावट स्वाभाविक थी।
7. जहाँ घरेलू उद्योग अभी भी लाभ अर्जित कर रहे हैं, ऐसी स्थिति में गंभीर क्षति का समाप्त हो जाना नहीं माना जा सकता है।
8. किया गया कोई भी उपाय ऐसा होना चाहिए कि सम्पूर्ण अर्थव्यवस्था को कुल मिलाकर लाभ पहुँचे और उपाय के परिणामस्वरूप घरेलू उद्योग की समस्याएँ उपयोगकर्ता उद्योग को स्थानान्तरित नहीं होनी चाहिए।
9. आयात के उच्चतर स्तर के कारणों जैसे टायर के निर्यात के विरुद्ध सी.बी. के शुल्क मुक्त आयात की मात्रा, पहले से ही प्रचलित कुछ उच्चतर आयात स्तर, उदारीकरण संरक्षण, घरेलू उत्पादकों की अनियमित आपूर्ति, घरेलू उत्पादकों पर खरीददारों के विश्वास के स्तर का अभाव आदि पर ध्यान दिये बिना केवल आयात के उच्च स्तर को देखना अनुचित होगा।
10. अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में प्रतिस्पर्धा करने हेतु उचित वातावरण तैयार करने हेतु भारतीय उद्योग को समर्थ बनाने के लिए भारत सरकार ने टायर निर्यात के विरुद्ध कच्चे माल के शुल्क मुक्त आयात की अनुमति देने की नीति बनायी थी। ऐण्टी डम्पिंग जांच के मामले की तरह यह उचित है कि क्या शुल्क भुगतान आयात सुरक्षोपाय संबंधी उपायों को वरीयता प्रदान करते हैं, यह निश्चित करने के लिए शुल्क मुक्त आयात को भी अलग कर दिया जाए।
11. निर्यातित टायरों के 23 कि.ग्रा. प्रति 100 कि.ग्रा. की दर से सी.बी. के शुल्क मुक्त आयात की पात्रता से वास्तविक आयात कम रहा है।

12. 1995-96 की तुलना में शुल्क देय आयात 1996-97 में नीचे गिर गया था ।
13. 1992 में भारत सरकार ने ट्रक/बस टायरों को ओ.जी.पल. सूची में रखा था जिसके विरुद्ध टायर उद्योग ने गंभीरता से विरोध नहीं किया था । पुनः 1997-98 की एक्विजिट पालिसी में टायरों की अन्य श्रेणियों को भी ओ.जी.पल. सूची में रखा गया । टायरों का आयात जो थोड़ा-थोड़ा आरंभ हुआ था, अब आकार में बढ़ रहा है । टायर उद्योग जो इस स्थिति से खुश नहीं हैं, ने पूरी तरह इस तथ्य को महसूस किया है कि आर्थिक उदारीकरण को अब वापस नहीं मोड़ा जा सकता है और आयात को हाथ में लेने के लिए यह अपनी प्रतिस्पर्धा को सुदृढ़ बना रही है तथा अपनी निपुणता को तेज कर रही है , जबकि कार्बन ब्लैक के विनिर्माता इस तरह कार्य करना चाह रहे हैं जैसे भारत में अभी भी एक प्रतिरोधी अर्थव्यवस्था विद्यमान है । भारत में या किसी अन्य देश में जब स्वतंत्र आयात की अनुमति दी जाती है, आयात में कुछ वृद्धि अवश्य ही होगी ।
14. विभिन्न कम्पनियों द्वारा कभी-कभी नुकसान उठाना असामान्य नहीं है । कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा एक यामला तैयार करने के लिए छ महीने की अल्प अवधि लेना उचित नहीं है । वर्तमान वित्तीय वर्ष के दौरान कई टायर कम्पनियों ने भी नुकसान उठाये हैं ।
15. पिछले दो वर्षों के दौरान पूरे विश्व में कच्चे माल की कीमतों में गिरावट का एक रुझान रहा है ।
16. क्रेडिट/ड्रूट एक बाजारी परिदृश्य है । कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा दिये गये क्रेडिट/ड्रूट के बारे में कुछ भी असामान्य नहीं है । टायर विनिर्माताओं द्वारा भी भारी ड्रूट दी जाती है ।
17. कार्बन ब्लैक उद्योग को टायर उद्योग से सबसे बड़ी सहायता डीम्ड निर्यात से प्राप्त हुई है जिसके बारे में उन्होंने आवेदन में कहीं भी उल्लेख नहीं किया है ।
18. टायर उद्योग एक अत्याधिक कठिन दौर से गुजर रहा है । सुस्त बाजार शर्तों के परिणामस्वरूप टायर की कीमतों में तेजी से गिरावट आयी है । आयात शुल्क ढाँचे के मामले में टायर उद्योग को उचित वातावरण प्राप्त नहीं हुआ है ।
19. कार्बन ब्लैक विनिर्माता समय के परिवर्तन के साथ सामंजस्य बैठाने में सफल नहीं हो सके हैं । उन्होंने अपने उत्पाद के निर्यात के लिए कोई गंभीर और लगातार प्रयास नहीं किया है । कार्बन ब्लैक पर कोई रक्षोपाय संबंधी उपाय लागू करने से उपभोक्ता उद्योग जैसे टायर उद्योग को अगणित क्षति होगी और ये निर्यात बाजार में प्रतिस्पर्धा करने में कठिनाई महसूस करेंगे ।
20. यी.ए.बी.ए.पल. के अधीन कार्बन ब्लैक के आयात को सरकार द्वारा संवेदनशील सूची के अन्तर्गत अगस्त 1993 में रखा गया था । यदि ऐसा नहीं किया गया होता तो आयात 30,000 मी.टन प्रति वर्ष के आस-पास हुआ होता । यी.ए.बी.ए.पल. के अधीन किसी भी वस्तु का आयात करने का लक्ष्यतापन था लेकिन कार्बन ब्लैक को संवेदनशील सूची में लाने के पश्चात आयात के लिए कार्बन ब्लैक का प्रतिशत प्रति मी.टन टायर के निर्यात की तुलना में निश्चित था । टायर के निर्यात में लगातार वृद्धि रही है और इसलिए कार्बन ब्लैक के शुल्क मुक्त आयात पात्रता में भी वृद्धि हुई । निम्नलिखित तालिका मी.टन में टायर का निर्यात,

कार्बन ब्लैक के शुल्क मुक्त आयात पावना और टायर उद्योग द्वारा कार्बन ब्लैक का वास्तविक आयात प्रदर्शित करती है ।

वर्ष	टायर का निर्यात मी. टन में	कार्बन ब्लैक की आयात पावना (मी. टन)	कार्बन ब्लैक का वास्तविक आयात (मी. टन)
1994-95	76859	17677	19280
1995-96	84545	19445	13699
1996-97	93000	21390	15000
1997-98	102300	23529	

वर्ष 1994-95 में कार्बन ब्लैक का वास्तविक आयात अवशिष्ट अधिम तारसेस के कारण उससे अधिक हुआ जितने के लिए वह पात्र है । वर्ष 1994-95 और उसके पश्चात् टायर विनिर्माताओं ने कार्बन ब्लैक का आयात उससे कम किया, जितने के वे पात्र थे ।

21. यदि कार्बन ब्लैक के शुल्क मुक्त आयात को कुल आयात से निकाल दिया जाए तो कार्बन ब्लैक का शुल्क देय आयात बहुत कम है और उसे बढ़ा हुआ आयात नहीं कहा जा सकता है ।

22. टायर का निर्यात करते समय टायर विनिर्माताओं को अन्तर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धा का सामना करना पड़ता है जिसे वे उस समय नहीं कर सकते हैं जब कच्चे माल का उद्गम अन्तर्राष्ट्रीय मूल्य पर नहीं होता है ।

23. रक्षोपाय शुल्क की मात्रा की गलत गणना की गयी है क्योंकि अनुलग्नक 16 और 17 में उत्पादन की लागत के मिन्न-मिन्न आंकड़े दिए गए हैं। यह 12% से अधिक नहीं होना चाहिए । सी.बी.एफ.एस. मूल्य में कमी के साथ इसे केवल लगभग 3% से 4% नीचे गिराना चाहिए जो कोई गंभीर क्षति नहीं उत्पन्न कर सकता है ।

24. भारत में कार्बन ब्लैक की स्थापित क्षमता 2,48,000 मी. टन के उपभोग के विरुद्ध 3,06,000 मी. टन है अर्थात् 80% की शीर्ष क्षमता उपयोग को प्राप्त किया जा सकता है। इसलिए, एशिया प्रशान्त तृप्ति की तरह भारत भी कीमतों में गिरावट पर प्रभाव रखते हुए इसमें अपना योगदान दे रहा है ।

25. सुरक्षोपाय पर सहमति के अनुच्छेद 3(1) के अनुसार, जब में, अन्य के साथ-साथ यह भी सम्मिलित होना चाहिए कि क्या रक्षोपाय संबंधी उपायों के लिए कोई आवेदन जनहित में होगा या नहीं ।

26. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं ने एक अनौपचारिक उत्पादक संघ का गठन किया है ।

27. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं ने सकारात्मक सामंजस्य के लिए कोई योजना प्रस्तुत नहीं किया है । यदि उन्होंने अपने संयंत्रों का आधुनिकीकरण पहले ही कर लिया है तो प्रतिस्पर्धात्मकता को प्राप्त करने के लिए वे क्या करने जा रहे हैं । उनके द्वारा दी गयी योजना क्या तकनीकी अथवा आर्थिक दृष्टि से व्यवहार्य है ।



28. कार्बन ब्लैक के दो विनिर्माताओं ने अपना जवाब नहीं भेजा है, शायद उन्हें क्षति नहीं हो रही होगी।

### ४६.१ दि नार्दन डीय्या रबर मेन्यूफैक्चर्स फेडरेशन

1. उत्पादन की लागत की सूचना उपलब्ध नहीं है।
2. भारत में कार्बन ब्लैक का विनिर्माण केवल दो प्रमुख व्यापारिक परिवारों जैसे बिरला और गोयनका द्वारा नियंत्रित है। उन्होंने एक उत्पादक संघ बना लिया है और रक्षोपाय संबंधी कोई भी उपाय पूरे देश के बजाय केवल इन्हीं दो परिवारों के रक्षोपाय में समाविष्ट हो जाएगा। उत्पादक संघ में प्रवेश करने से पूर्व इनके बीच कार्बन ब्लैक के संबंध में एक मूल्य युद्ध था।
3. रक्षोपाय संबंधी उपायों को लागू करने से पहले लघु स्तरीय सेक्टर और जनता के हितों को भी ध्यान में रखना चाहिए।
4. आवेदन पत्र में कार्बन ब्लैक के आयात के गलत आंकड़े जाँच को गुमराह करने के लिए दिए गए हैं क्योंकि डी.जी.सी.आई.एस. अगले तीन वर्षों की समाप्ति के पहले की एक विशेष अवधि के लिए आयात के आंकड़े कभी नहीं देता है।
5. आवेदन के अनुलग्नक III के अनुसार पी.सी.बी.एल के उत्पादन में वृद्धि हुई है और कोई लाभ में कमी नहीं हुई है। कार्बन ब्लैक उद्योग की कुल मिला कर क्षमता उपयोगिता 1993-94 में 63% से बढ़कर 1997-98 १ सितम्बर 1997 तक १ में 70% हुई है।
6. सी.बी.एफ.एस.के शुल्क में कमी को खरीदारों को स्थानान्तरित नहीं किया गया।

### ४६.२ टेड रबर पेण्ड प्रीक्वोर्ड टेड रबर

मे. पी. ज्ञान जकारिया पेण्ड कं. प्रा. लिमिटेड।

मे. मुस्टैंग वर्क्स।

मे. पीडाज प्रीक्वोर्ड टेड्स (पी) लिमिटेड।

सभी कोटायम, केस से

1. कार्बन ब्लैक ग्रेड एच.ए.एफ.एन-330 उपरोक्त विनिर्माताओं के लिए प्रमुख कच्चा माल है। देशी एच.ए.एफ. की कीमत अनुचित थी और गुणवत्ता विनिर्देश के अनुरूप नहीं थी।
2. 1994 से 1997 की अवधि के दौरान उन्होंने एच.ए.एफ की मूल कीमत का 77% बढ़ दिया है। मार्च 1997 तक उन्होंने मूल्य वृद्धि को एकतरफा सहा है।
3. आयातित एच.ए.एफ ने उन्हें अपने उत्पाद की गुणवत्ता को सुधारने और रु.5000 प्रति मी.टन से रु.6000 प्रति मी.टन की लागत की वृद्धि करने के योग्य बनाया है। जबसे उन्होंने घरेलू आपूर्तिकर्ताओं से प्राप्त करना बंद किया है, तबसे घरेलू उत्पादकों द्वारा मूल्य 77% से 49% कम किया गया था।
4. भारतीय अर्थव्यवस्था के उदारीकरण और भारतीय बाजार में एम.एन.सी.के प्रवेश करने पर वे गुणवत्ता के प्रति अधिक सचेत हैं, इसलिए भारतीय विनिर्माताओं को अपने उत्पाद की

गुणवत्ता सुधारना है ताकि विदेशी विनिर्माताओं से प्रतिस्पर्धा कर सकें, किन्तु घरेलू विनिर्माताओं द्वारा गुणवत्ता में सुधार नहीं किया गया है ।

#### § छ § फ़नी ठयर्स ऐण्ड ट्रेड लिमिटेड § ई.टी.टी.एल. §

ईटीटीएल ने अपना जवाब 6.4.1998 को भेज दिया था जोकि महानिदेशक के कार्यालय में 13.4.98 को प्राप्त हुआ । इस प्रकार उनका जवाब देय तिथि के पश्चात् प्राप्त हुआ । हालांकि अपना जवाब प्रस्तुत करने के लिए समय विस्तार के लिए उन्होंने कोई आवेदन नहीं किया था फिर भी न्याय के हित में उनका जवाब और प्रश्नावली के उत्तर को भी अभिलेख में शामिल कर लिया गया है । अन्य बातों के साथ-साथ ईटीटीएल ने प्रस्तुत किया है कि :-

1. उनके उत्पाद की लागत अधिकांशतः सीबी के मूल्य पर निर्भर करती है और कि उन्हें मार्केट में बने रहने के लिए प्रतिस्पर्धात्मक होना है ।
2. रक्षोपाय शुल्क का कोई भी अधिरोपण उनके व्यापार को घरेलू और अंतर्राष्ट्रीय बाजार दोनों में बुरी तरह प्रभावित करेगा ।

#### § ज § ऐण्डयू यूले

1. उन्होंने वाहक पट्टे § कन्वेयर बेल्टस § का विनिर्माण किया और उनके लिए कार्बन ब्लैक कच्चे मालों में से एक था ।
2. कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा टयर और गैर टयर सेक्टर के लिए मूल्य में विभेदीकरण था ।
3. वे डीईईसी योजना के अधीन कार्बन ब्लैक का आयात कर रहे हैं ।
4. अंतर्राष्ट्रीय मूल्य का दबाव सभी के द्वारा वहन किया जाना चाहिए जिनमें कार्बन ब्लैक विनिर्मातागण भी शामिल हैं ।
5. उन्हें सामग्री प्राप्त करने में आ रही परेशानियों से निबटने का विकल्प प्राप्त है ।

#### § V § महा निदेशक के निष्कर्ष :-

1. मैंने घरेलू उत्पादकों, निर्यातकों, आयातकों, निर्यातक सरकारों और विभिन्न उपभोक्ता संगठनों और फेडरेशन आदि के जवाबों और रिकार्ड का अवलोकन किया है । उनकी प्रस्तुतियों और उनसे उभरने वाले मुद्दों पर इन निष्कर्षों में उचित स्थान पर विचार किया गया है ।
2. विचाराधीन उत्पाद :

§ 1 § वर्तमान जांच के प्रयोजन के लिए विचाराधीन उत्पाद रबड़ इंडस्ट्री और टयर इंडस्ट्री के लिए "कार्बन ब्लैक" है । कार्बन ब्लैक कार्बन की एक श्रेणी है और परिवर्ती विशेषताओं के

साथ विभिन्न श्रेणियों में विनिर्मित होता है । सभी श्रेणियों का मुख्यतः रबर उद्योग में प्रयोग होता है, जिसमें टायर उद्योग भी शामिल है, कार्बन ब्लैक फीड स्टॉक §सीबीएफएस§ मुख्य कच्चा माल है जो कि कार्बन ब्लैक के विनिर्माण में प्रयोग होता है ।

§11§ कार्बन की सीमा शुल्क टैरिफ अधिनियम 1975 की प्रथम अनुसूची के शीर्ष 2803-00 और भारतीय व्यापार वर्गीकरण §सुमेलित §हार्मोनाइज्ड§ वस्तु विवरण पर आधारित § के वर्गीकरण संख्या 28030002 के अधीन वर्गीकृत किया गया है । तथापि वर्गीकरण पारेचायक मात्र है, और वर्तमान जांच के क्षेत्र पर इसकी कोई बाध्यता नहीं है ।

§11.1§ कुछ टायर विनिर्माताओं द्वारा यह दावा किया गया है कि कुछ विशेष कार्बन आयात किए जा रहे हैं जो भारत में कार्बन ब्लैक के घरेलू उत्पादकों द्वारा विनिर्मित नहीं किए जाते । इस संबंध में महसूस किया जाता है कि पीसीबीएल ने एक विशिष्ट निवेदन किया कि वे टायर विनिर्माताओं द्वारा घोषित सभी श्रेणियों के निर्माण की क्षमता रखते हैं । उन्होंने उल्लेख किया है कि श्रेणी एन-351, एन 234 और एन-115 का विनिर्माण उन्होंने अपने उपभोक्ताओं के अनुरोध पर किया था । तथापि एन 351 को 1996 में बनाया गया था और उपभोक्ताओं द्वारा अनुमोदित किया गया था, हाल ही में विकसित अन्य श्रेणियों के बारे में जवाब की प्रतीक्षा है इसके विपरीत टायर विनिर्माताओं द्वारा कोई साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया है कि किसी श्रेणी के लिए उनकी मांग घरेलू उत्पादकों द्वारा पूरी नहीं की गई । इसीलिए रबर उद्योग और टायर उद्योग के लिए कार्बन ब्लैक की सभी श्रेणियाँ वर्तमान जांच के दायरे के अधीन आती हैं ।

### 3. घरेलू उद्योग :

निम्नलिखित की ओर से "एसोसियेशन आफ कार्बन ब्लैक मैनुफैक्चर्स" द्वारा आवेदन प्रस्तुत किया गया है :-

1. मै. कबोट इंडिया लि. मुम्बई
2. मै. हाइटिक कार्बन्स रेनुकोट
3. मै. ओरियन्टल कार्बन पेंड केमिकल्स लि. गाजियाबाद और
4. मै. फिलिप्स कार्बन ब्लैक लि. कलकत्ता

कार्बन ब्लैक के कुल छः घरेलू उत्पादक हैं । वर्ष 1996-97 में इन सबका कुल घरेलू उत्पादन 2,45,097 मी.टन है । ऊपरलिखित नाम के आवेदकों ने 2,33,762 मी.टन §1996-97§ का उत्पादन किया जो कि घरेलू उत्पादन का मुख्य अंश है । कार्बन और केमिकल्स §सीपीसीआईएल§ का पीसीबीएल के साथ अप्रैल, 1997 में विलय हुआ । इसलिए आवेदन को घरेलू उद्योग की ओर से प्रस्तुत आवेदन समझा जाता है

### 4. जांच की अवधि :

जांच की अवधि के संबंध में एक मुद्दा उठाया गया है । घरेलू उत्पादकों ने अनुरोध किया है कि अभी हाल ही में उत्पन्न परिस्थितियों अर्थात् जांच शुरू होने के बाद के क्रियाकलापों पर विचार किया जाए । उन्होंने प्रस्तुत किया है कि रक्षोपाय उपाय घरेलू उद्योगों

का बचाव करने के लिए है इसीलिए न केवल प्रस्तुत तथ्य बल्कि बहिर्वेशन और प्रवृत्ति की स्थिति को भी जांच के अधीन कवर करना चाहिए और तब परिमाण और बचाव की अवधि का निर्धारण करना चाहिए। दूसरी ओर एटीएमए ने प्रस्तुत किया है कि बदली परिस्थितियों या भविष्य में इस आधार पर आंकड़ों की जांच कीमतें गिरेगी, के लाभ उठाने या कोशिश करना असंगत होगा। यह महसूस किया जाता है कि जांच की अवधि के संबंध में, वर्धित आयात के तथ्य का निर्धारण करने के लिए लम्बी अवधि तक संगत आंकड़ों का तुलनात्मक विश्लेषण लाभप्रद है और इस संबंध में व्यापार सूचना संख्या रक्षोपाय/टीएन/1/97 दिनांक 26 सितम्बर, 1997 की आवश्यकता है कि आवेदक अति तत्काल तीन वर्ष या उससे अधिक की अवधि जिसके आंकड़े उपलब्ध हैं, के आंकड़े उपलब्ध कराएँ। वर्तमान मामले में जांच 5 फरवरी 1998 को शुरू की गई है। घरेलू उत्पादकों ने अपने आवेदन में सितम्बर, 1997 तक के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं और इन आंकड़ों के आधार पर जांच शुरू करने का निर्णय लिया गया था। अब इस संदर्भ अवधि को बदलना ठीक नहीं होगा क्योंकि विभिन्न क्लक एंकों द्वारा जांच के प्रति इसी अवधि के दौरान के उपलब्ध आंकड़ों के अनुसार जवाब प्रस्तुत किए हैं। याचिका फाइल किए जाने के समय आवेदकों ने संदर्भ अवधि के दौरान प्राप्त कुछ तथ्यों के आधार पर ही अपनी याचिका का आधार बनाने के विकल्प की शक्ति का प्रयोग किया है। आवेदकों ने अपने आवेदन में 1994-95 से 1997-98 (सितम्बर 1997 तक) तक के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं और उसी आधार पर उन्होंने रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण के लिए प्रार्थना की है। इसलिए जांच की अवधि को अप्रैल, 1994 से सितम्बर, 1997 तक की अवधि तक सीमित करना प्रस्तावित है। फिर भी यह प्रस्तुत किया जाता है कि घरेलू उद्योग पर वर्धित आयात के प्रभाव और वर्धित आयात से उत्पन्न गंभीर क्षति से घरेलू उद्योग को बचाने के लिए पर्याप्त रक्षोपाय शुल्क की मात्रा का निर्धारण करने के लिए अधिक तात्त्विक अवधि के आंकड़ों पर विचार करना उचित होगा। किसी अलग-थलग मद्दों पर निष्कर्ष को आधारित करना वांछनीय नहीं है किन्तु निष्कर्ष जांच शुरू करने के तत्काल पूर्व समय के एक विचारणीय अवधि, जिसके लिए विश्वसनीय आंकड़े उपलब्ध हो सकते हो, पर आधारित होनी चाहिए। तदनुसार सभी तथ्यों को ध्यान में रखते हुए यह एक मामले से दूसरे मामले में भिन्न हो सकती है। वर्तमान मामले में इसका निर्धारण अप्रैल-सितम्बर, 97 की अवधि के आंकड़ों के आधार पर प्रस्तावित किया जाता है।

#### 5. वर्धित आयात :

घरेलू उत्पादकों के पास 308000 मी.टन प्रतिवर्ष की कुल स्थापित क्षमता है। उन्होंने वर्ष 1995-96 और 1996-97 में लगभग 80% की क्षमता उपयोगिता प्राप्त की। तथापि वर्ष 1997-98 (अप्रैल-सितम्बर) में क्षमता उपयोगिता 66.64% तक गिर गई। उत्पादन भी 1996-97 में 245897 मी.टन से 1997-98 (अप्रैल-सितम्बर) में 102629 मी.टन के स्तर तक गिर गया। घरेलू उत्पादन की तुलना में सीबी का आयात 1995-96 में 16788 मी.टन से 1996-97 में 17733 मी.टन और 1997-98 (अप्रैल-सितम्बर) में 28917 मी.टन तक बढ़ा। तथापि 1994-95 में आयात 28927 मी.टन था जैसा कि घरेलू उत्पादकों द्वारा स्पष्ट किया गया है क्योंकि सीबी के आयात के लिए टयर उद्योग द्वारा मूल्य आधारित एडवांस लाइसेंस (बीपीएएल) प्रयोग के कारण ऐसा हुआ है। आवेदकों ने दावा

किया है कि इनमें से अधिकतर लाइसेंस कार्बन ब्लैक के आयात के लिए प्रयोग किए गए थे और इस प्रकार कार्बन ब्लैक की अधिक मात्रा वीएवीएल के अधीन आयात की गई। वीएवीएल के अधीन कार्बन ब्लैक के आयात को संवेदन सूची के अधीन लाया गया तथा कार्बन ब्लैक के आयात के लिए वीएवीएल के प्रयोग पर रोक अगस्त 93 में लगाई गई तथापि पहले से ही जारी लाइसेंसों के अधीन कुछ अवधि के लिए आयात जारी रहा। आयात में कमी 1995-96 में शुरू हुई जो कि 1995-96 की प्रथम तिमाही, द्वितीय तिमाही, तृतीय तिमाही और चतुर्थ तिमाही में क्रमशः 5944, 4167, 4094 और 2573 मी.टन तक गिरी। आयात में वृद्धि 1996-97 में शुरू हुई जो कि 1996-97 की प्रथम तिमाही, द्वितीय तिमाही, तृतीय तिमाही और चतुर्थ तिमाही में क्रमशः 1753, 2119, 3662 और 10199 मी.टन तक बढ़ी। यही प्रवृत्ति 1997-98 की प्रथम और द्वितीय तिमाही में भी जारी रही जब क्रमशः 13071 और 15487 मी.टन तक बढ़ा। घरेलू उत्पादन की तुलना में आयात का अंश 1996-97 में 7.21% से 1997-98 के प्रथमार्ध में 28.18% अर्थात् लगभग चार गुणा तक बढ़ा। सारणी सं० 1 में 1996-97 और 1997-98 {अप्रैल-सितम्बर} में हुए आयात का विश्लेषण तिमाही आधार पर दर्शाया गया है। आयात जो कि अप्रैल-जून 1996 में 1753 मी. टन था वह अप्रैल-जून की तिमाही के आयात का जुलाई-सितम्बर 1996 में 2119 मी.टन तक बढ़ा अर्थात् 121%, अक्टूबर-दिसम्बर 1996 में 3662 मी.टन अर्थात् 209% जनवरी-मार्च 1997 में 10199 मी.टन अर्थात् 562% अप्रैल-जून 1997 में 13071 मी.टन अर्थात् 746% और जुलाई-सितम्बर 1997 में 15487 मी.टन अर्थात् 883% तक बढ़ गया। आवेदकों ने अप्रैल-सितम्बर 1997 के आंकड़े संभा शुल्क की दैनिक सूची से सम्बन्धित किए हैं। डी जी सी आई एस ने आंकड़ों को जुलाई 1997 तक सम्बन्धित किया है। डी जी सी आई एस के आयात के आंकड़े अप्रैल-जून 1997 के लिए 15333 मी. टन और जुलाई 1997 के लिए 5774.39 मी.टन है जबकि आवेदकों ने अप्रैल-जून 1997 के 13071 मी.टन के आंकड़े दिए हैं जिससे यह संकेत मिलता है कि अप्रैल-सितम्बर 1997 के वास्तविक आयात के आंकड़े आवेदन में दिए गए आंकड़ों से अधिक हो सकते हैं। आयात की यह प्रवृत्ति स्पष्टतः दर्शाती है कि इस अवधि के दौरान आयात उत्तरोत्तर बढ़ रहा है। उसी समय पर सी बी के आयात मूल्य अप्रैल-जून 1996 से ₹0 20856 प्रति मी.टन से जुलाई-सितम्बर 1997 में 18282 ₹0 प्रति मी.टन तक घटे। यह कम मूल्यों पर वर्धित आयात की प्रवृत्ति को स्पष्ट रूप में दर्शाता है।

**सारणी 1**

अवधि/निगाही	आयात		सी आई एफ रु०/मी. टन {ओसत}
	मी. टन	अप्रैल-जून 1996 के आयात का %	
1996-97			
I	1755	100	20856
II	2119	121	21616
III	3002	209	20204
IV	10199	582	19640
1997-98			
I	13071	746	19096
II	15487	883	18282

**6. निर्यात उत्पादन में प्रयोग हेतु सी बी का आयात**

{i} सी बी के आयातकों/उपभोक्ताओं और निर्यातकों ने तर्क दिया है कि रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण टायर उद्योग के निर्यात को प्रतिकूल रूप में प्रभावित करेगा क्योंकि आयातित कार्बन ब्लैक का प्रयोग मुख्यतः निर्यात उत्पादन के लिए होता है। रबर उद्योग द्वारा वर्ष 1994-95, 1995-96, 1996-97 और 1997-98 {अप्रैल-सितम्बर} के दौरान निर्यात क्रमशः 942 करोड़, 1094 करोड़, 1210 करोड़ और 1400 करोड़ रुपये का निर्यात किया गया {1997-98 के पूर्ण वर्ष हेतु आंकलित} जैसाकि नीचे सारणी 2 में दिया गया है -

**सारणी 2**

अवधि	क्षमता मी. टन	क्षमता उपयोगिता %	उत्पादन मी. टन	बिक्री मी. टन	सीबी का आयात मी. टन	उपभोक्ता उद्योग द्वारा निर्यात करोड़ रु. में
1994-95	280834	64.12%	180093	165254	28927	943
1995-96	280834	80.34%	225644	170847	16788	1095
1996-97	308000	80.34%	245897	187250	17733	1216
1997-98	154000	66.64%	102629	80212	28917	1410
{सितम्बर तक}						वर्ष 1997-98 के लिए आंकलित

- (ii) इन आंकड़ों से यह महसूस किया जाता है कि 1994-95 की तुलना में 1995-96 में 116/ , 1995-96 की तुलना में 1996-97 में 110.05/ और 1996-97 की तुलना में 1997-98 {पूर्ण वर्ष के लिए आंकलित} में 115.95/ तक निर्यात बढ़ है। तथापि सी बी का आयात अनुपातिक आधार पर 1995-96 की तुलना में 1996-97 में 105.63/ और 1996-97 की तुलना में 1997-98 {अप्रैल-सितम्बर} में 326.14/ तक बढ़। यह देखा गया है कि 1994-95 से 1996-97 के दौरान कार्बन ब्लैक के उपभोक्ता उद्योग द्वारा 3254 करोड़ ₹0 का कुल निर्यात किया गया जबकि इस अवधि के दौरान 6348 मी. टन कार्बन ब्लैक का आयात हुआ जो यह दर्शाता है कि सी.बी. का लगभग 19.52 मी.टन का लगभग आयात 1 करोड़ ₹0 के निर्यात के अनुरूप है। तथापि 1997-98 के सम्पूर्ण वर्ष में 1410 करोड़ के निर्यात का आंकलन है जो कि पूरे वर्ष के सी बी के 27520 मी.टन के आयात के अनुरूप होना चाहिए। इसकी तुलना में स्वयं 1997-98 के प्रथम छः मास में 28917 मी.टन सी बी का आयात किया जा चुका है इसलिए यह मानना ठीक नहीं है कि पूरा आयात अकेले निर्यात उत्पादन के लिए है या कि आयात का निर्यात के साथ कोई विधेय सम्बन्ध है।
- (iii) घरेलू उत्पादकों ने निर्यात उत्पादन और घरेलू उत्पादन में प्रयुक्त कार्बन ब्लैक के ब्रेकअप सहित कार्बन ब्लैक के समग्र प्रापण के आंकड़े प्रस्तुत किए हैं {सारणी 3}

### सारणी 3

	1996-97	1997-98 {अप्रैल-सितम्बर}
कुल प्रापण मी.टन	238761	124442
निशुल्क प्रापण		
आयात	14549	11400
सम निर्यात	15010	6543
शुल्क प्रवर्त आयात	3251	17518
घरेलू मांग	205951	88981

इन आंकड़ों से यह महसूस किया जाता है कि 1996-97 में 17800 मी.टन कार्बन ब्लैक का आयात किया गया जिसमें कि 14549 मी.टन शुल्क मुक्त अर्थात् निर्यात उत्पादन के लिए और 3251 मी.टन घरेलू उत्पादन में प्रयोग के लिए किया गया। इसके विरुद्ध 1997-98 के प्रथम छह मास में 28917 मी.टन का कुल आयात हुआ जिसमें कि 11400 मी.टन शुल्क मुक्त अर्थात् निर्यात उत्पादन के लिए और 17518 मी.टन घरेलू उत्पादन के लिए आयात किया गया। घरेलू उत्पादकों ने कुछ माल सम निर्यात आधार पर भी बेचा। इन आंकड़ों से यह महसूस किया जाता है कि निर्यात उत्पादन के लिए आयात को याँवे निकाल भी दिया जाए तो भी घरेलू उत्पादन के लिए आयात 1996-97 में 3251 मी.टन से 1997-98 के प्रथम छः मास में 17518 मी.टन अर्थात् 1078/ अनुपातिक आधार पर बढ़ है।

§ 14 § घरेलू उत्पादकों ने व्यक्त किया है कि निर्यात उत्पादन के लिए माल का शुल्क मुक्त आयात, आयात निर्यात नीति में एक अन्तर्निहित प्रावधान है और चूंकि कच्चे माल का इस प्रकार का आयात केवल निर्यात उत्पादन के लिए प्रयोग किया जाता है इसलिए इस प्रकार का आयात घरेलू उत्पादन को प्रभावित नहीं करता। मुझे डर है कि यह विचार भ्रामक है। चाहे घरेलू उत्पादन में प्रयोग हेतु या निर्यात उत्पादन में प्रयोग हेतु, दोनों अरुतें एक साथ मिला दी जायें तो घरेलू मांग बनती है और सी बी के घरेलू उत्पादकों के लिए बाजार की संरचना होती है। इस प्रकार निर्यात उत्पादन के लिए आयातित कोई भी माल घरेलू उत्पादित वस्तु के साथ प्रतिस्पर्धी होता है।

§ 15 § किसी रक्षोपाय शुल्क के अतिरोध के कारण निर्यात उत्पादन की प्रतिस्पर्धात्मकता पर प्रभाव के संबंध में यह महसूस किया जाता है कि घरेलू उत्पादकों द्वारा सम निर्यात आधार पर निर्यात उत्पादन के लिए कार्बन ब्लैक की एक गहत्वपूर्ण मांग की आपूर्ति की जाती है। 1996-97 में घरेलू उत्पादकों ने कुल 29559 मी.टन में से 15010 मी.टन और 1997-98 के प्रथम छः मास में 17947 मी.टन में से 6543 मी.टन कार्बन ब्लैक की आपूर्ति की। सधारात्मक घरेलू उत्पादकों ने कार्बन ब्लैक के सी आई एक सूच्य से नौवें के मूल्यों पर सम निर्यात आधार पर कार्बन ब्लैक की आपूर्ति की। इस संबंध में सी सी बी पल ने विशेषतः सूचना उपलब्ध करायी है जिसके सम निर्यात के मूल्य सारणी 4 में दर्शाए गए हैं।

#### सारणी 4

ठायर विनिर्माताओं को सम निर्यात मात्रा §मी.टन§	ठायर विनिर्माताओं को सी बी के औसत मूल्य §मी.टन§	आयातित सी बी के औसत सी आई एक मूल्य §रु.मी.टन§	आयात जो कि अधिक सबैला है §रु.मी.टन§
अप्रैल, 97	131	15739	19831
मई, 97	66	14736	19025
जून, 97	278	17217	18692
जुलाई 97	212	17409	18833
अगस्त, 97	97	15713	17948
सितम्बर, 97	0	-	18095

§ सी सी बी पल द्वारा की गई आपूर्ति के अनुसार आंकड़े §कोचीन कारखाने को छोड़कर§

§ 16 § इसके अतिरिक्त, अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में निर्यात शुल्क एवं कर रहित है, अर्थात् निर्यात उत्पादन के विनिर्माण में प्रयुक्त इनपुट पर प्रदत्त सभी शुल्क और कर जिसमें रक्षोपाय शुल्क शामिल है, इयूटी डा बैक के रूप में शुल्क वापसी के लिए हकदार है। इसलिए सी बी के विनिर्माण में प्रयुक्त इनपुट पर भी दिए गए शुल्क और कर, जो कि ठायरों के निर्यात उत्पादन में प्रयोग होते हैं, शुल्क वापसी के हकदार हैं। रक्षोपाय शुल्क का उद्देश्य घरेलू उत्पादकों



को अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बनाना है। इसलिए यदि निर्यात उत्पादन में प्रयोग के लिए घरेलू उत्पादित सी बी अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी नहीं है, तो रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण से उन्हें अंतर्राष्ट्रीय प्रतिस्पर्धी बनने में सहायता मिलनी चाहिए, जो कि निर्यातकों को दीर्घाबाध में लाभ पहुंचाएगा। जहाँ तक निर्यात उत्पादन में प्रयोग के लिए सी बी के शुल्क मुक्त आयात का प्रश्न है, इस प्रकार के आयात पर किसी भी प्रकार का उद्ग्रहीत रक्षोपाय शुल्क टयर्स के निर्यात पर विद्यमान विधि के अनुसरण में आपसी का हकदार होना चाहिए। इसलिए यह महसूस किया जाता है कि कार्बन ब्लैक पर रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण, निर्यात उत्पादन को प्रभावित नहीं करेगा, ऐसी संभावना है।

#### 7. घरेलू उद्योग की अवनत स्थिति

यह महसूस किया जाता है कि 1996-97 में जो घरेलू उत्पादन 245897 मी.टन तक बढ़ा था, 1997-98 के प्रथम छः मास में तेजी से 102629 मी.टन तक गिर गया जो कि अनुपातिक आधार पर 1996-97 की तुलना में लगभग 16.5% तक की गिरावट है। इसी प्रकार 1996-97 में क्षमता उपयोगिता 80.35% से 66.64% तक गिरी अर्थात् लगभग 17% तक गिर गयी। चार आवेदक कम्पनियों की बिक्री में भी कमी हुई जो कि 1996-97 में 187250 मी.टन से 1997-98 के प्रथम छः मास में 80212 मी.टन तक कम हो गई जो कि अनुपातिक आधार पर 1996-97 की तुलना में लगभग 14.3% की कमी है। औसत बिक्री प्राप्ति 1996-97 में 28404 रु. प्रति मी.टन की तुलना में 1997-98 के प्रथम 6 मास में 26370 रु. प्रति मी.टन तक नीचे आ गयी, अर्थात् 7.16% की हानि हुई। इस प्रकार 1996-97 की तुलना में 1997-98 की प्रथम छमाही में घरेलू उत्पादकों को लाभ में कमी हुई। एच.टी.सी. का लाभ 1996-97 की तुलना में वार्षिक आधार पर अप्रैल-सितम्बर 1997 के दौरान लगभग 56% तक घट गया। सी.ए.सी.आई.एल. का बिना लेखा परीक्षा किए परिणाम भी 1996-97 में 927.89 लाख के लाभ की तुलना में 1997-98 के प्रथमाध्र्ध में 30.04 लाख रु० की हानि दर्शाता है। पी सी बी एल के मामले में भी उनका लाभ 1995-96 में 2610 लाख रु० और अक्टूबर-मार्च 1997 (कम्पनी का वित्तीय वर्ष अक्टूबर-सितम्बर है) में 1264 की तुलना में अप्रैल-सितम्बर 1997 में 587 लाख रु. तक घट गया। केबट ने अप्रैल-सितम्बर 1997 की अवधि के लिए अलग से आंकड़े उपलब्ध नहीं कराए हैं।

#### 8. घरेलू उत्पादित सी बी की गुणवत्ता

घरेलू उत्पादित सी बी की कमजोर गुणवत्ता के बारे में आरोप लगाया गया है। तथापि यह एक अस्पष्ट और अप्रमाणित आरोप है। इस बारे में कोई विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया है कि घरेलू उत्पादित सी.बी. किस प्रकार गुणवत्ता में कमजोर है और किस प्रकार यह उपभोक्ता उद्योग के उत्पादन को प्रभावित करता है। उपभोक्ता उद्योग घरेलू उत्पादित सी बी का प्रयोग हमेशा करते रहे हैं। घरेलू उत्पादकों द्वारा प्रतिवर्ष लगभग 20000 मी.टन का

नियति भी किया जाता है जिसमें कि कुछ को आई एस ओ से मान्यता दी गयी है । घरेलू उत्पादक, विश्व प्रमुखों के विदेशी सहयोग/लाइसेंस के मधीन तकनीक के साथ कार्य कर रहे हैं । तथापि ट्रेड रबर § टीआर§ और प्रीक्वोर्ड ट्रेड रबर § पीसीटीआर§ विनिर्माताओं ने घरेलू उत्पादित सीबी की गुणवत्ता के सम्बन्ध में विशिष्ट आरोप लगाया है जो कि आयोडीन फेजोर्पेशन नम्बर के बारे में है। उन्होंने आरोप लगाया है कि उन्हें 83.5-85 की रेंज में आयोडीन एबजोर्पेशन नम्बर वाले सी बी की आवश्यकता है जबकि घरेलू उत्पादित सी बी 82.1-82.8 की रेंज में था । टी आर और पी सी टी आर विनिर्माता एन 330 ग्रेड सी बी प्रयोग करते हैं । टयर उद्योग एन 330 ग्रेड सी बी के मुख्य उपभोक्ता हैं । जिन्हें आयोडीन नम्बर 82 वाले सी बी एन- 330 ग्रेड की आवश्यकता है । सी बी के घरेलू उत्पादक आयोडीन नम्बर 82 वाले एन 330 ग्रेड सी बी का उत्पादन करते हैं । मिडास द्वारा वांछित कार्बन ब्लैक के विशिष्टीकरण की प्रति, जो ओ सी सी एल द्वारा उपलब्ध कराई गई है, से यह स्पष्ट है कि उन्होंने आयोडीन नम्बर 82 वाले कार्बन ब्लैक के लिए अनुरोध किया था । टी आर और पी सी टी आर विनिर्माताओं द्वारा प्रस्तुत सूचना में यह देखा गया है कि उन्होंने आयोडीन नम्बर 83.2 एम जी एम/जी एम वाले एन-330 ग्रेड सी बी का आयात किया है । इसलिए आयोडीन नम्बर के बारे में उनका यह तर्क, कि उन्हें आयोडीन नम्बर 83.5-85 वाले सी बी की आवश्यकता है, पूर्णरूपेण समर्थित नहीं है । वास्तव में उनकी मुख्य चिन्ता मूल्य के बारे में प्रतीत होती है जैसा कि उनकी टिप्पणी से स्पष्ट होता है कि "देशी एच. ए.एफ. के मूल्य असंगत थे और यह हमारे विशिष्टियों के अनुसार नहीं थे"। यह सारणी 5 से भी देखा जा सकता है कि जब आयातित सी बी के मूल्य 1995-96 में बढ़ रहे थे, तब आयातित सी बी की मात्रा क्रमिक तिमाहियों में घट गई थी, किन्तु 1996-97 और 1997-98 की क्रमिक तिमाहियों में जब कीमतें कम होती चली गईं तो आयातित सी बी की मात्रा भी बढ़ी । इस प्रकार आयातित सी बी का मूल्य, कार्बन ब्लैक के आयात करने के फैसला लेने में बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा था ।

## सारणी-5

अवधि	सी बी एफ एस के एफ ओ बी § प्लेट 2/ इंडेक्स § यू.एस.डालर	आयातित सी बी ----- सी आई शुल्क एफ § रु. § मात्रा	घरेलू सी बी सी.ओ. औसत पी.रु/ मी.टन मूल्य § औसत § रु./मी.टन	आयातित सी बी § सी आई एफ § × § 100+शुल्क § रु./मी.टन § औसत § रु./मी.टन		
अप्रैल		16446	50	21620	24734	18065 ×
जून 95		5944				150/ = 27098
जुलाई - सितम्बर, 95		17614				
		4167				
अक्टूबर- दिसम्बर, 95		18223				
		4094				
जनवरी-मार्च, 96	100-110	22288				
		2573				
अप्रैल-जून 96	90-95	20856	40+2	22458	28364	20113 ×
		1753				142/ = 28560
जुलाई-सित. 96	100-110	21616				
		2119				
अक्टूबर-दिस. 96	110-115	20204				
		3662				
जनवरी-मार्च, 97	75-80	19640				
		10199				
अप्रैल-जून 97	80-95	19096	30	24460	26370	19096 ×
		13071	+5			135/ = 25780
जुलाई-सित. 97	90-95	18282				18282 ×
		15487				135/ = 24681

### 9. विद्यमान संरक्षण

यह दावा किया गया है कि घरेलू उत्पादकों को आयातित सीबी की तुलना में 30/+5/ का संरक्षण प्राप्त है जो कि संरक्षण का एक पर्याप्त गानबंद होना चाहिए। जब कि यह सच है कि 1997-98 में आयातित सीबी पर 30/+5/ शुल्क प्रभावी था, सीबी के घरेलू उत्पादकों ने 82/ आयातित सीबीएफएस का उपयोग किया जिस पर कि 20/+5/ सीमा शुल्क प्रभावी था जैसा कि पहले व्यक्त किया जा चुका है कि यह अंतर्राष्ट्रीय व्यापार की साधारण विशेषता है कि सभी निर्यात, शुल्क और कर सीहत होते हैं, जिसमें सीबीएफएस शामिल हैं। तदनुसार, आयातित सीबी के मामले में भी सीबी के अंतर्राष्ट्रीय मूल्य कंप्यूट पर देय किसी भी शुल्क या करों को छोड़कर होने चाहिए जिसमें सी.बी.एफ.एस. शामिल है। दूसरी ओर घरेलू उत्पादक सीबी के विनिर्माण में शुल्क प्रदत्त सीबीएफएस का प्रयोग करते हैं और इस प्रकार अलाभकारी स्थिति में है क्योंकि आयातित सीबी की तुलना में वे शुल्क प्रदत्त आयातित सीबीएफएस का प्रयोग सीबी के विनिर्माण में करते हैं जो कि कुल सीबीएफएस आवश्यकता का लगभग 82/ बताया गया है और कार्बन ब्लैक के उत्पादन की लागत के भव में लगभग 50/ है। सीबी के घरेलू उत्पादक दूसरी अन्य प्रतिकूल परिस्थितियों का भी सामना कर रहे हैं जो कि उनकी स्वयंनिर्मित नहीं है। जिसमें अंतर्राष्ट्रीय स्तर की ढाँचागत सुविधाओं का अभाव, बिजली की उच्च लागत और पूंजी उधार लेना आदि कुछ प्रतिकूल परिस्थितियों के उदाहरण हैं। घरेलू बिक्री/खरीद को बिक्रीकर का भी भार वहन करना पड़ता है जो कि वास्तविक उपभोक्ताओं द्वारा आयात पर सामान्यतः देय नहीं है। सीबी पर आयात शुल्क 1994-95 में 65/ से 1995-96 में 50/, 1996-97 में 40/+2/ और 1997-98 में 30/+5/ तक कम हो गया। इसके विरुद्ध सीबी एफएस पर आयात शुल्क जो कि 1994-95 और 1995-96 में 30/, 1996-97 में 30/+2/ और 1997-98 में 20/+5/ तक कम हो गया। इस प्रकार आयातित सीबीएफएस का प्रयोग करने वाले सीबी के घरेलू उत्पादकों को आयातित सीबी की तुलना में हानि उठानी पड़ी और आयातित सीबी पर शुल्क की वर्तमान दर उन्हें क्षतिपूर्ति के विरुद्ध पर्याप्त संरक्षण नहीं दे सकी।

### 10. कारणात्मक संबंध

घरेलू उत्पादकों ने अपने आवेदन में प्रस्तुत किया है कि एशिया पैसिफिक क्षेत्र और झिप्ट में बड़ी अतिरिक्त क्षमता स्थापित की गई है। इन दोनों को मिलाकर 1996 में 439000 मी.टन की अतिरिक्त क्षमता थी। 1997, 1998, 1999 और 2000 में क्रमशः 453000 मी.टन, 448000 मी.टन, 279000 मी.टन और 244000 मी.टन की अतिरिक्त क्षमता प्रक्षेपित है। अतिरिक्त क्षमता भारत में आयात पर अपना प्रभाव रखती है। अप्रैल-सितम्बर, 1997 के दौरान लगभग 96/ आयात आस्ट्रेलिया, झिप्ट, कोरिया और थाईलैंड से हुआ। आयात 1996-97 और 1997-98 § अप्रैल-सितम्बर § में कम कीमत पर चमत्कारिक रूप में बढ़ा है और उन्होंने घरेलू उपभोग के बड़े अंश को प्राप्त किया है जो कि 1996-97 में 8.67/ से 1997-98 § नीचे सारणी-6 § के प्रथम छः मास में 26.5/ तक बढ़ गया था।

## सारणी 6

	आयात	विक्री	स्पष्ट खपत	स्पष्ट खपत में आयात का प्रतिशत
1995-96	16788	170847	187250	8.95
1996-97	17733	187250	204983	8.65
1997-98	28917	80212	109129	26.50
प्रथमार्ध				

§11§ 1996-97 में स्पष्ट खपत §घरेलू विक्री + आयात§ 204983 मी.टन था जो कि अनुपातिक आधार पर 1997-98 के प्रथम छ मास में 6.47/ अर्थात् 109129 मी.टन तक बढ़ गया। तथापि 1996-97 में घरेलू उत्पादन 245897 मी.टन हुआ जो कि 1997-98 के प्रथम छ मास में 102629 मी.टन तक कम हो गया। स्पष्ट खपत में बढ़ोन्तरी को ध्यान में रखते हुए घरेलू उत्पादकों ने अनुपातिक आधार पर § 245897+245897का 6.97/ § ÷ 2-102629§ उत्पादन में 28275 मी.टन कमी हुई। इस अवधि के दौरान 28917 मी.टन सी बी का आयात किया गया। अनुपातिक आधार पर 1996-97 की तुलना में आयात में 19455 मी.टन § 28917+§17733-17733का 6.47/§ ×1/2§ की वृद्धि हुई। इसी प्रकार 1997-98 की प्रथम छ मास में अनुपातिक आधार पर उनकी विक्री 19470 मी.टन §187250+ 187250 का 6.47/ § ÷ 2+ 80212§ कम हुई। सी.बी. के घरेलू उत्पादकों द्वारा 19470 मी.टन की विक्री में अंतर की कमी आयातित सीबी द्वारा नियंत्रित की गई जो कि 19455 मी.टन तक बढ़।

§111§ यह भी आरोप लगाया गया है कि घरेलू उत्पादकों की विक्री इसलिए कम हुई क्योंकि उन्होंने अपने विक्री मूल्य कम नहीं किए। सी बी के आयातकों/उपभोक्ताओं/निर्यातकों ने उल्लेख किया है कि सी बी एफ एस, सी बी के विनिर्माण में मुख्य कच्चा माल है, जिसकी कीमतें घट गई हैं मगर सी बी के घरेलू उत्पादकों ने सी बी एफ एस के मूल्यों में कमी के अनुसार अपने सी बी के मूल्यों में कमी नहीं की। इस संदर्भ में यह महसूस किया जाता है कि यह एक स्वीकृत तथ्य है कि सी बी एफ एस सी बी के विनिर्माण के लिए मुख्य कच्चा माल है। 1 मी. टन सी बी के उत्पादन हेतु 1.8 मी.टन सीबीएफ एस की आवश्यकता होती है और सी बी एफ एस का लगभग 82/ आयात किया जाता है।

§11/§ ए.टी.एम.ए. ने आयातित सी.बी.एफ. एस के एफ ओ बी मूल्यों पर सूचना प्रस्तुत की है जो प्लेट 2/ इंडेक्स का प्रतिनिधित्व करता है जो ईंधन तेल के लिए संचालन मूल्य की एक पोस्टिंग है। तथापि विभिन्न नमूनों के विभिन्न स्त्रोत्रों से उपलब्ध ईंधन तेल सी बी एफ एस बनाने के लिए एक साथ मिश्रित करना होता है। कार्बन ब्लैक के घरेलू उत्पादकों ने प्रस्तुत किया है कि यूएस खाड़ी तट में मिश्रण करने वाले ईंधन तेल के मूल्यों पर प्रीमियम चार्ज करते हैं जो मांग/पूर्ति स्थिति के साथ भिन्न-भिन्न है। सी बी एफ एस के वास्तविक सी आई एफ मूल्य घरेलू कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा उपलब्ध कराए गए हैं। जनवरी-मार्च 1996 से जुलाई-सितम्बर 1997 के दौरान ए टी एम ए द्वारा प्रस्तुत आयातित सी बी एफ एस मूल्य और एफ ओ बी मूल्य निम्नानुसार थे :-

सारणी-7

अवधि	सी बी एफ एस के एफ ओ बी/मी. टन यू.एस डी x	सी बी एफ एस के सी आई एफ/मी. टन एफ यू एस डी xx
जनवरी-मार्च 1996	100-110	109
अप्रैल-जून 1996	90-95	119
जुलाई-सितम्बर 1996	110-113	115
अक्टूबर-दिसम्बर 1996	110-114	125
जनवरी-मार्च 1997	75-80	125
अप्रैल-जून 1997	80-95	114-124
जुलाई-सितम्बर 1997	90-95	112-122

x ए टी एम ए द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के आधार पर

xx कार्बन ब्लैक के घरेलू उत्पादकों द्वारा उपलब्ध कराई गई सूचना के आधार पर

§1/§ उपरोक्त सारणी 7 के आंकड़े दर्शाते हैं कि आयातित सीबीएफएस के सीआईएफ मूल्य यह नहीं दर्शाते हैं कि यह प्लेट 2/ इंडेक्स की प्रवृत्ति का अनुसरण करते हैं। जब जनवरी-मार्च 1997 में प्लेट 2/ इंडेक्स मूल्य 75-80 अमरीकी डालर प्रति मी. टन तक नीचे आ गए थे, सीआईएफ मूल्य 125 अमरीकी डालर प्रति मी. टन तक बढ़ गए थे। अप्रैल-जून, 97 और जुलाई-सितम्बर, 97 में प्लेट मूल्य 80-95 अमरीकी डालर प्रति मी. टन और 90-95 अमरीकी डालर प्रति मी. टन तक बढ़े, सी आई एफ मूल्यों में क्रमशः 125 अमरीकी डालर प्रति मी. टन से 114-124 अमरीकी डालर और 112-122 अमरीकी डालर तक की कमी आ गई।

§1/§ आगे, सारणी 5 में उपलब्ध सूचना दर्शाती है कि आयातित कार्बन ब्लैक के मूल्यों का आवश्यक रूप में प्लेट 2/ इंडेक्स मूल्यों के साथ कोई संबंध नहीं है। जब अप्रैल-जून, 1996 में प्लेट मूल्य 90-95 अमरीकी डालर §एफ ओ बी§ थे, सी बी के सी आई एफ आयात मूल्य 20856 रु. प्रति मी. टन §औसतन§ थे। तथापि जुलाई - सितम्बर 1997 में जब सी बी एफ एस के प्लेट मूल्य 90- 95 डालर प्रति मी. टन था तो सी बी की सी आई एफ आयात मूल्य §औसतन§ 18282/-रु० प्रति मी. टन तक घट गए थे। उसी प्रकार जनवरी-मार्च 1996 में जब प्लेट मूल्य 100-110 डालर प्रति मी. टन की रेंज में था, तो सीबी के सीआईएफ आयात मूल्य 22288रु. §औसतन§ था, लेकिन जुलाई-सितम्बर, 1996 और अक्टूबर-दिसम्बर, 1996 में सीबीएफएस का प्लेट मूल्य 100-115 डालर प्रति मी. टन की रेंज में थे, जबकि सीबी के सीआईएफ आयात मूल्य 21616 और 20204 रु. प्रति मी. टन §औसतन§ तक गिर गए। इसलिए ऐसा प्रतीत होता है कि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में भी सी बी के मूल्यों

का प्लेट 2/ इंडेक्स मूल्यों के साथ कोई आवश्यक तात्कालिक साँठ-गाँठ नहीं है। सी.बी. के घरेलू उत्पादकों से भी आयातित कच्चे माल के मूल्यों के समानान्तर अपने मूल्य का उतार-चढ़ाव बनाए रखने की आशा नहीं की जा सकती थी। यह ध्यान में रखना चाहिए कि जब लागत तथ्य की बात है, तो मूल्य नीति का मामला है। लागत के तथ्य भी व्यक्तिगत कार्यों द्वारा अपनाई गई लागत की पद्धति पर अधिकांशतः निर्भर कर सकते हैं। तथापि, सी.बी. के घरेलू उत्पादक ने अपने बिक्री मूल्य कम कर दिए और 1997-98 {अप्रैल-सितम्बर} में छूट का प्रस्ताव किया। ओ सी सी पल ने 1.4.1997 से अपने बिक्रय मूल्य कम कर दिए और 1997-98 {अप्रैल-सितम्बर} में छूट का प्रस्ताव किया। आयातित सी.बी. की शुल्क दर में 1997-98 में गिरावट और आयातित सी.बी. के मूल्य में हुई कमी के परिणामस्वरूप ओ सी सी पल ने 1.4.1997 से अपने बिक्रय मूल्य को कम कर दिया और इस अवधि के दौरान यथा अप्रैल और जुलाई 1997 में दो बार छूट प्रदान की। हार्ड-टेक कार्बन {एच.टी.सी} ने 1995-96 में 776.71 लाख रु. और 1996-97 में 795.19 लाख रुपये की रिबेट/छूट प्रदान की जबकि 1997-98 के प्रथम छमाही में उन्होंने 741.46 लाख रु. की रिबेट/छूट प्रदान की। फिलिप्स कार्बन ब्लैक लि. {पी सी बी पल} ने अक्टूबर-मार्च 1997 में 2740 रु. प्रति मी.टन से अप्रैल-सितम्बर 1997 में 3516 रु. प्रति मी.टन तक की छूट में वृद्धि की। उसी प्रकार कार्बन पेंड केमिकल्स इंडिया लि. {सीपसीआईएल} ने सी.बी. के घरेलू बिक्री पर 1996-97 में 1204 रु. प्रति मी.टन से अप्रैल-सितम्बर 1997 में 2207 रु. प्रति मी.टन तक की छूट में वृद्धि की। औसत के अनुसार सी.बी. के घरेलू उत्पादकों ने अप्रैल 1997 में टायर उद्योग को लगभग 6.5/ या 1900 रु. प्रति मी.टन और जुलाई 1997 में लगभग 4.5/ या 1400 रु. प्रति मी.टन की छूट दी जो कि लगभग 3300 रु. प्रति मी.टन की कुल मूल्य कमी होती है। इस प्रकार घरेलू उद्योगों ने अपने बिक्री मूल्य घटाए और अप्रैल और जुलाई, 1997 में छूट प्रदान की। 1996-97 में 28404 रु. प्रति मी.टन से अप्रैल-सितम्बर, 1997 के दौरान औसत बिक्री मूल्य 26370 रु. प्रति मी.टन तक कम कर दिए गए हैं। घरेलू उत्पादकों की बिक्री में नुकसान ने प्रत्यक्षतः उत्पादन की लागत पर अपना प्रभाव छोड़ा था। परिणामस्वरूप उत्पादित सी.बी. की प्रति मी.टन स्थिर लागत में वृद्धि हुई जिससे घरेलू उत्पादकों को आगे अपने बिक्री मूल्य कम करने में परेशानी हुई क्योंकि उन्होंने घरेलू बिक्री में अपने शेयर गंवा दिए।

#### 11. उत्पादक संघ बनाना

यह आरोप लगाया गया है कि चार याचिकाकर्ता गलत और प्रतिबंधक व्यापार क्रिया कलापों में लगे हुए हैं जिसमें उन्होंने एक अनौपचारिक उत्पादक संघ का गठन कर लिया है। इस आरोप का आधार यह है कि कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं द्वारा प्रस्तावित मूल्य इस प्रकार छल्लयोजित किए गए कि खरीददारों को प्राप्त अंतिम मूल्य विभिन्न कार्बन ब्लैक विनिर्माताओं से एक समान था। इस संबंध में यह महसूस किया जाता है कि घरेलू उत्पादित कार्बन ब्लैक के खरीददार इस बात पर बल दे रहे थे कि घरेलू उत्पादकों को अपनी कीमतें आयातित कार्बन ब्लैक के उतरान मूल्य से मिलना चाहिए। इसके लिए साक्ष्य प्रस्तुत किए गए हैं कि घरेलू उत्पादकों का अपने मूल्य आयातित कार्बन ब्लैक के उतरान मूल्यों के समानान्तर करने के लिए

कहा गया था । इसलिए यह आरोप घरेलू उत्पादकों के विरुद्ध नहीं लगाया जा सकता जिन्होंने खरीददारों की मांग पूरा करने की कोशिश में आयातित कार्बन ब्लैक मूल्यों के समानान्तर बिक्री मूल्य रखा । स्पष्टतया इससे उन्हें समान मूल्य प्रणाली अपनानी होती । इसलिए जहां तक वर्तमान जांच का संबंध है, यह आरोप पुष्टि योग्य नहीं है ।

## 12. सार्वजनिक हित

यह प्रस्तुत किया गया है कि रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण सार्वजनिक हित में नहीं होगा । यह दावा इस आधार पर किया गया है कि रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण आयातकों/उपभोक्ताओं में आयातित कार्बन ब्लैक को अधिक खर्चीला बनाएगा जिससे परिणामी उत्पाद की लागत में वृद्धि हो सकती है । इस संबंध में यह महसूस किया जाता है कि सार्वजनिक हित शब्द का क्षेत्र अकेले उपभोक्ता हित को देखने तक सीमित नहीं किया जाना चाहिए । यह एक अधिक विस्तृत मद है जो कि अधिक सामुदायिक हितों को ध्यान में रखते हुए सामान्य सामाजिक कल्याण को सम्मिलित करती है । जबकि रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण से खरीदारों के हाथों में आयातित कार्बन ब्लैक की लागत में वृद्धि होने की संभावना है और इसलिए इससे निर्मित अन्तिम उत्पाद भी प्रभावित होने की संभावना है तो भी यह आवश्यक होगा कि रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण के उद्देश्यों को ध्यान में रखा जाए । रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण का उद्देश्य घरेलू उद्योगों को इतना समय प्रदान करने का है जिसके अन्दर वे वर्धित आयात से उत्पन्न प्रतिस्पर्धा की नई स्थिति का सामना करने हेतु सकारात्मक समायोजन कर सकें । रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण से खरीदारों के पास न केवल अपनी आवश्यकताओं के उद्गम के लिए और बड़ा विकल्प होगा बल्कि वो प्रतिस्पर्धी मूल्य पर भी इसे प्राप्त कर सकेंगे । घरेलू उत्पादक बड़ी संख्या में लोगों को रोजगार उपलब्ध कराते हैं और अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण योगदान करते हैं । रक्षोपाय शुल्क उन्हें आयात से उत्पन्न प्रतिस्पर्धा में टिकाए रखेगा जो कि कार्बन ब्लैक के खरीदारों और कार्बन ब्लैक से विनिर्मित उत्पाद के उपभोक्ताओं के भी दीर्घकालीन हित में होगा । इसलिए यह विचार किया जाता है कि कार्बन ब्लैक पर रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण साधारण जनता के हित में होगा ।

## 13. गम्भीर क्षति की आशंका

ऊपर उल्लेख किए गए विभिन्न तथ्यों का विश्लेषण स्पष्ट रूप से दर्शाता है कि घरेलू उत्पादकों को 1996-97 की तुलना में 1997-98 के प्रथम छमाही में उत्पादन, बिक्री और लाभ में कमी हुई । आयात में 1996-97 में 17773 मी.टन से बढ़कर 1997-98 के प्रथम छमाही में 28917 मी.टन तक वृद्धि हुई जो 225% की वृद्धि दर्शाती है । तिमाही आधार पर 1996-97 की प्रथम तिमाही की तुलना में 1997-98 की प्रथम और द्वितीय तिमाही में क्रमशः 746% और 883% की वृद्धि हुई । स्पष्ट खपत में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए घरेलू उत्पादकों को 1997-98 के प्रथम छमाही में लगभग 28262 मी.टन के उत्पादन की कमी हुई । इसी प्रकार इसी अवधि के दौरान लगभग 19461 मी.टन की उनकी बिक्री में कमी हुई जिसमें आयात 19456 मी.टन बढ़ा । वास्तव में घरेलू उद्योगों को यह हानि वर्धित आयात के कारण उठानी पड़ी । इस अवधि के दौरान घरेलू उद्योगों की औसत बिक्री प्राप्ति भी 28404 रु. प्रति मी.टन से 26370 रु. प्रति मी.टन तक गिर गया और इसी अवधि के दौरान



उत्पादन की औसत लागत 22458 रु. प्रति मी. टन से 24460 रु. प्रति मी. टन तक बढ़ गई। चूंकि घरेलू उत्पादक बिक्री और उत्पादन में कमी का सामना कर रहे थे इसका प्रभाव निर्धारित लागत पर पड़ा इससे उत्पादन की लागत में वृद्धि और लाभ में कमी हुई। आयात में वृद्धि, जो कि भारतीय बाजारों में कम दामों पर अधिकतर आस्ट्रेलिया, इजिप्ट, रिपब्लिक आफ कोरिया और थाईलैंड से प्रवेश कर रहा है, से घरेलू उत्पादकों को गम्भीर क्षति की आशंका है विशेषतया तब जब वे कार्बन ब्लैक की सम्पूर्ण भारतीय मांग को पूरा करने की अतिरिक्त क्षमता रखते हैं। निष्कर्षतया: घरेलू उत्पादकों को गम्भीर क्षति की स्पष्ट संभावना है। इसलिए 1997-98 की पचम छमाही में कार्बन ब्लैक के घरेलू उत्पादकों को वर्धित आयात से गम्भीर क्षति की आशंका हुई है।

#### 14. समायोजन योजना

§18 आवेदकों ने प्रस्तुत किया है कि घरेलू उद्योगों ने कई संयंत्रों का आधुनिकीकरण किया है और वे आगे सुधार के लिए निरन्तर कार्य कर रहे हैं, जिससे उनकी लागत कम हो सके।

§11§ आ.सी.सी.एल द्वारा भी अपने सी.बी. संयंत्र को 30 करोड़ रु. की एक विचारित व्यय पर 35000 टी.पी.ए की क्षमता से 60000 टी.पी.ए तक विस्तार करने और आधुनिकीकरण करने का प्रस्ताव किया गया है। इसके माध्यम से कम्पनी को कुल मिलाकर प्रति.मी. व्यय पर्याप्त रूप से कम होने की आशा है जिसके परिणामस्वरूप उत्पादन की लागत में 1000-1200 प्रति मी. टन की कमी हो सकेगी। कम्पनी को कच्चे माल और अन्य के प्रयोग की दक्षता में महत्वपूर्ण बढ़ोतरी करने की आशा है जिससे उत्पादन की लागत में सीधी बचत लगभग 900 रु.- 1100 रु. प्रति मी. टन की हो सकेगी जिससे वे ऊर्जा दक्ष हो सकें और अपनी बाजार योजना की पुनर्संरचना कर सकें जिससे पैकिंग और परिवहन में सुधार होगा और उपभोक्ता स्तर पर भंडारण में कमी हो सकेगी।

§11§ एच.टी.सी. निर्मित उत्पाद और कच्चे माल पर माल भाड़े की लागत में कमी के सामरिक लाभ हेतु गुंडीपुन्नई, चेन्नई के तटीय क्षेत्र में एक परियोजना को क्रियान्वित कर रही है।

§11/§ पी.सी.बी.एल.दुर्गापुर में 1998 में 33.42 करोड़ रु. की आंकलित लागत पर एग्लोमिरेटर्स, प्रोसेस बेग फिल्टर, पेलेटाइजिंग, ड्राईंग और मैटोरियल हैंडलिंग सुविधा और कोलम्बियन कार्क्स रिपेक्टर घाली ईकाई पूरी करना चाहते हैं, 38.5 करोड़ रु. की आंकलित लागत पर 2000 में सीएटी रिक्टर और 5 एम डब्ल्यू कैप्टिव पावर प्लांट की योजना है, बड़ौदा में 20 करोड़ रु. की आंकलित लागत पर दूसरा सीएटी रिक्टर और मार्च 2002 में 80 करोड़ रु. की आंकलित लागत पर दुर्गापुर में 20 एम.डब्ल्यू का कैप्टिव पावर प्लांट पूरी करने की योजना है।

§1/§ सीएसीआईएल द्वारा विद्युत लागत घटाने के लिए कैप्टिव पावर योजना और कच्चे माल की खपत को कम करने के लिए एयर प्रीडिक्ट्स-लगाने की योजना है। उनको 1998-99 में 3.24 करोड़ रु. तक और 1999-2000 में 4.32 करोड़ रु. तक लागत कम होने की आशा है।

§1/1§ घरेलू उत्पादकों की पुनर्संरचना योजनाओं से यह विस्वादी देता है कि उन्हें अपनी योजनाएँ पूरी करने और अपनी इकाईयों की पुनर्संरचना के लिए लगभग दो वर्ष की अवधि की आवश्यकता है।

**15. विषम परिस्थितियाँ**

आवेदकों ने अनन्तिम रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण के लिए प्रार्थना की है। अनन्तिम रक्षोपाय शुल्क केवल उन विषम परिस्थितियों में अधिरोपित किया जा सकता है जहां रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण में देशी से अपूरणीय क्षति हो सकती है। मेरे समक्ष इस मामले में सीबी के वर्धित आयात से घरेलू उत्पादक गम्भीर क्षति की आशंका का सामना कर रहे हैं। तथापि एक इकाई यथा कैसल को छोड़कर, जहाँ 1997-98 के प्रथम छमाही में 30.04 लाख रु. की हानि बिना आडिट की रिपोर्ट दर्शाती है, वे लाभ कमाने वाली इकाईयाँ हैं कम स्तर पर ही रही। 1997-98 की प्रथम छमाही में 24460 रु. प्रति मी. टन की उत्पादन की औसत लागत के विरुद्ध घरेलू उत्पादक 26370 रु. प्रति मी. टन का औसत बिक्री मूल्य लिया अर्थात् औसतन 7.81% का लाभ कमा रहे हैं। घरेलू उत्पादक अपने संयंत्र बंद करने या अपने कर्मचारियों की छुट्टी करने के लिए कभी भी बाध्य नहीं हुए। इस परिप्रेक्ष्य में यह माना जाता है कि अनन्तिम रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण की संस्तुति के लिए कोई विषम परिस्थितियाँ विद्यमान नहीं हैं। इसलिए अनन्तिम रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण के लिए कोई संस्तुति नहीं की गई थी।

**16. आयात में वैयक्तिक निर्यातक देशों के शेयर**

भारत में 1996-97 में कार्बन ब्लैक के कुल आयात में विभिन्न निर्यातक देशों के व्यक्तिगत शेयर निम्नानुसार थे :-

देश/क्षेत्र	मात्रा {मी. टन}	प्रतिशत शेयर
ऑस्ट्रेलिया	3882.6	21.89
बेल्जियम	15.3	0.09
कनाडा	26.2	0.15
चीन ताइपेई	24.0	0.14
चाईना पीआर	221.0	1.25
इजिप्ट एआरपी	3407.5	19.22
फ्रंस	7.6	0.04
जर्मनी एफ रिपब्लिक	60.6	0.34
इंडोनेशिया	761.0	4.29
ईरान	630.0	3.55
जापान	5.7	0.03
कोरिया आरपी	3571.0	20.14
नीदरलैंड	8.8	0.05
सिंगापुर	375.3	2.12
थाईलैंड	4049.7	22.84
यू.ए.ई	614.0	3.46
यू.के	64.9	0.37
यू.एस.ए	9.0	0.05

**§ 1/1 § निष्कर्ष और महानिदेशक की संस्तुति :**

उपरोक्त परिणामों के परिप्रेक्ष्य में यह निष्कर्ष निकलता है कि भारत में टायर उद्योग सहित रबर उद्योग के लिए कार्बन ब्लैक के बढ़े हुए आयात से घरेलू उत्पादकों को गम्भीर क्षति की आशंका है। और दो वर्ष की अवधि के लिए रक्षोपाय शुल्क का अधिरोपण सार्वजनिक हित में होगा।

रक्षोपाय शुल्क की मात्रा के निर्धारण के लिए, जो कि घरेलू उद्योगों को संरक्षण देने के लिए पर्याप्त होगी, घरेलू उत्पादित कार्बन ब्लैक की उत्पादन की लागत § गोपनीय § को पूरे घरेलू उद्योग के लिए भारत औसत आधार पर लिया गया है। इसी प्रकार, कार्बन ब्लैक के सी आई एफ आयात मूल्यों को भी भारत औसत आधार पर लिया गया है। घरेलू उत्पादित कार्बन ब्लैक और आयातित कार्बन ब्लैक दोनों के लिए लागू शुल्कों, करों और हैंडलिंग चार्ज के लिए और भुगतान शर्तों के लिए भी समायोजन कर लिए गए हैं। घरेलू उत्पादित कार्बन ब्लैक मरु देय बिक्री कर या अन्य स्थानीय करों के लिए समायोजन नहीं किया गया है क्योंकि के बजट 1998-99 के प्रावधानों के अधीन आयात § जो बिक्रय हेतु नहीं हैं § पर 4% विशेष अतिरिक्त शुल्क लगा दिया गया है जो घरेलू उत्पादित माल पर उद्ग्रहणीय बिक्री कर और अन्य स्थानीय करों आदि को ध्यान में रख कर किया गया है। यह महसूस किया जाता है कि आयात § बिक्री के लिए नहीं § पर 4% विशेष अतिरिक्त मूल्य का उद्ग्रहण घरेलू उत्पादित कार्बन ब्लैक के उत्पादन की भारत औसत लागत पर विशेष प्रभाव डालेगा क्योंकि जांच के अधीन अवधि के दौरान घरेलू उत्पादकों ने अपनी सीबी एफ एस आवश्यकताओं का लगभग 82% आयात किया जो कि कार्बन ब्लैक की उत्पादन की लागत का करीब 50% है। इसलिए इसके लिए समायोजन किए गए हैं। घरेलू उत्पादकों ने 9% लाभान्तर का दावा किया है जिसे कि उचित माना गया है।

घरेलू उत्पादकों द्वारा सकारात्मक समायोजन को सुगम बनाने हेतु रक्षोपाय शुल्क को प्रगामी उठार बनाने की जरूरत को ध्यान में रखते हुए इसके प्रथम अधिरोपण की तिथि से दो वर्ष की अवधि के लिए भारत में आयातित कार्बन ब्लैक पर निम्नानुसार दरों पर रक्षोपाय शुल्क के अधिरोपण की संस्तुति की जाती है।

प्रथम वर्ष-16% सोलड प्रतिशत § सी आई एफ आयात मूल्य पर यथामूल्य की प्रतिशत दर पर।

द्वितीय वर्ष-5% पाँच प्रतिशत § सी आई एफ आयात मूल्य पर यथा मूल्य की प्रतिशत दर पर।

[फा. सं. एम जी/आई.एन.बी./3/97]

हस्ता/-

आर. के. गुप्ता, महानिदेशक

**DIRECTOR GENERAL (SAFEGUARDS)****NOTIFICATION**

New Delhi, the 1st July, 1998

**Subject :** Safeguard investigation concerning imports of Carbon Black—Final Findings

**G.S.R. 388(E).**—Having regard to the Customs Tariff Act, 1975 and Customs Tariff (Identification and Assessment of Safeguard Duty) Rules, 1997 thereof ;

**(I) PROCEDURE :-**

(i) The Notice of Initiation of safeguard investigation concerning imports of Carbon Black into India was issued on 5.2.1998 and was published in the Gazette of India, Extraordinary on 6.2.1998. A copy of the Notice was also sent to all known interested parties, namely :-

**Domestic Producers**

1. Cabot India Ltd. (CABOT), Mumbai - 400 020.
2. Hi Tech Carbon (HTC), New Delhi - 110001.
3. Oriental Carbon & Chemicals Ltd. (OCCL), Ghaziabad - 211 001.
4. Philips Carbon Black Ltd. (PCBL), Calcutta - 700 001
5. Ralson Carbon Black Ltd., (RCBL), New Delhi.

**Importers**

1. Apollo Tyres Ltd., New Delhi - 110 019.
2. Birla Tyres, Calcutta - 700 019.
3. Modi Stone Ltd., New Delhi - 110 019.
4. Ceat Ltd., Mumbai - 400 025
5. Dunlop India Ltd., Calcutta - 700 016.
6. Goodyear India Ltd., Faridabad - 121 004.
7. J K Tyres, New Delhi 110 001.
8. Modi Rubber Ltd., New Delhi - 110 065.
9. MRF Ltd., Chennai - 600 006
10. Tyre Corpn. of India, Calcutta - 700 087.
11. Vikrant Tyres Ltd., Mysore - 570 002.
12. Govind Rubber Ltd./Balakrishna Tyres Ltd., Mumbai - 400 011.
13. Andrew Yule & Co., Calcutta - 700 001.
14. Elgi Tyres & Treads Ltd., Coimbatore - 641 005.
15. Sundaram Industries Ltd., Madurai - 625 016
16. Srichakra Tyres Ltd., Madurai - 625 001.
17. Midas Rubbers, Kottayam - 686 001
18. Mustang Rubbers, Kottayam, Kerala.
19. P John Zacharia & Co.(P) Ltd., Kottayam, Kerala.

**Exporters**

1. Lucky Ltd Carbon Div., South Korea.
2. Hysung Corpn., South Korea.
3. Posco Chemical Company Ltd., South Korea.
4. Thai Carbon Black Company Ltd., Thailand.
5. Thai MC Company, Thailand.
6. Continental Carbon Australia Pty Ltd., N S W Australia - 2231

7. Alexanedia Carbon Black Co. Ltd., Egypt.
8. P T Cabot Indonesia, Indonesia.
9. Mitsubishi Chemical Corp., Japan.

(ii) A copy of the notice was also sent to the governments of exporting countries through their embassies in New Delhi.

(iii) Questionnaires were also sent on the same day to all known domestic producers and importers.

(iv) All parties were asked to submit their response by 23<sup>rd</sup> March, 1998. Request for extension for time to submit their reply was made by the following parties :-

- Automotive Tyre Manufacture Association (ATMA).
- Chemicals and Allied Products Export Promotion Council, Mumbai.
- All India Rubber Industries Association, Mumbai.
- Thai Carbon Black Public Co. Ltd., Thailand.
- All India Federation of Rubber Footwear Manufacturers, New Delhi.

Keeping their request in mind and the need to complete the investigation within the statutory time period, extension upto 30<sup>th</sup> March, 1998 was allowed and the parties concerned were accordingly informed.

(v) The following parties requested to be considered as interested parties which was accepted.

- All India Rubber Industries Association, New Delhi.
- All India Federation of Rubber Footwear Manufacturers, New Delhi.
- Rishirop Polymers Pvt. Ltd. on behalf of M/s Korea Kumho.
- Petrochemicals Co. Ltd., Korea.
- The Northern India Rubber Manufacturers Federation.

(vi) Replies to the notice dated 5.2.1998 and to questionnaires were received from the following :-

- (a) **Domestic Producers** namely :-
  1. Oriental Carbon and Chemicals Ltd., Ghaziabad.
  2. Cabot India Ltd., Mumbai.
  3. Hi Tech Carbon, New Delhi.
  4. Phillips Carbon Black Ltd., Calcutta.
  5. Ralson Carbon Black Ltd., New Delhi.
  6. Association of Carbon Black Manufacturers (ACBM).
- (b) **Importers** namely :-
  1. Apollo Tyres Ltd., New Delhi.
  2. Birla Tyres, Calcutta.
  3. Modi Rubber Ltd., New Delhi.
  4. J.K. Tyres, New Delhi.
  5. MRF Ltd., Chennai.
  6. Vikrant Tyres Ltd., Mysore.
  7. Elgi Tyres & Treads Ltd., Coimbatore.
  8. Srichakra Tyres Ltd., Madurai.

9. Midas Pre-cured Treads (P) Ltd., Kottayam.
10. Mustang Rubbers, Kerala.
11. P. John Zacharia & Co.(P) Ltd., Kottayam
- (c) **Exporters namely :-**
  1. Hyosung Corporation, South Korea.
  2. Thai Carbon Black Public Co. Ltd., Thailand.
  3. Alexandria Carbon Black Co. Ltd., Egypt.
  4. Mitsubishi Chemical Corporation, Japan.
  5. ICI Chemical Ltd., Korea.
  6. Keoppyung Steel Chemical Co. Ltd., Korea.
- (d) **Associations namely :-**
  1. Chemicals and Allied Product Export Promotion Council.
  2. Automotive Tyre Manufacturers Association (ATMA).
  3. All India Federation of Rubber Tyre Manufacturers.
- (e) **Exporting governments namely :-**
  1. Taipei Economic and Cultural Center, New Delhi.

(vii) Verification of the information considered necessary for the investigation was done and to this end a team of officers visited the premises of M/s Oriental Carbon and Chemicals Ltd., Ghaziabad. The outcome of the verification was conveyed to the concerned parties.

(viii) A public hearing was given to all interested parties on 28.5.98 notice for which was sent on 20.4.98. The parties were asked to submit in writing the information presented by them in the public hearing so as to reach the office of DG by 5<sup>th</sup> June, 98 and to collect the copies of written submission made by other parties from the office of DG on 8<sup>th</sup> June, 1998. Rebuttals if any were asked to be submitted in the office of DG by 15<sup>th</sup> June, 1998.

## (II) VIEWS OF THE DOMESTIC PRODUCERS :-

The Domestic Producers have made the following main points -

- (a) **PCBL**
  1. Sales have gone down inspite of sharp reduction in basic selling price and sharp increase in discounts because of large imports of Carbon Black and decreasing CIF prices.
  2. In the cracking of crude depending upon the targeted end product of the manufacturer a carbon rich residue is obtained which is blended for obtaining fuel oil or CBFS.
  3. The price of CBFS depends upon the demand of this carbon rich residue for use in fuel oil or CBFS.
  4. Prices of fuel oil and CBFS generally move in different directions.
  5. CBFS is not necessarily available in international market for procurement when prices of CBFS are low.
  6. There is a premium charged by CBFS blenders over the prices of residual oil and CIF prices of CBFS do not necessarily bear any relationship with FOB price of residual oil.
  7. Due to port and handling bottlenecks in India, the Indian buyers have to bear a higher CIF price although the FOB prices for different buyers may be same. As compared to Thai Carbon, Indian CIF prices of CBFS are generally 15 \$ higher.
  8. As compared to Duty Free Imports of Carbon Black of 14549 MT in 1996-97 by the tyre industry, the duty free imports in the first half of 1997-98 increased to 11400 MT. The duty paid imports (for domestic production) increased more sharply during the relevant period from 3251 MT to 17518 MT.

9. As compared to 1996-97 when they realised an average profit before tax (PBT) of Rs.3129/- per MT, their profits reduced to Rs.36/- per MT in the first quarter of 1997-98 and to Rs.1630/- per MT in the second quarter. In the third and fourth quarter of 1997-98, they have incurred losses of Rs.646/- per MT and Rs.1930/- per MT respectively.

10. As compared to CIF prices of imports, they have been supplying Carbon Black to domestic producers on deemed export basis at much lower prices.

11. The period of investigation should be extended to take into consideration developments for the entire year 1997-98.

12. They intend to restructure their unit as under :-

March, 1998 - Complete advanced downstream unit comprising of agglomerators, process bag filter, palletizing, drying and materials handling facility etc. at Durgapur.

June, 1998 - Complete Columbian Caracas reactor with instrumentation at Durgapur

Sept., 2000 - 5 MW captive power plant at Baroda.

March, 2002 - Complete second CAT reactor with support system.

March, 2002 - 20 MW captive power plant at Durgapur.

(b) CABOT

CABOT inter alia mentioned that they manufacture Carbon Black conforming to ASTM specification and that their product has been approved by all consumers.

(c) OCCL

1. They manufacture Carbon Black of various grades used in rubber and tyre industry, including specialty carbons required by the tyre industry for which orders were placed on them. Their product meets the quality standards and has been approved by all the major tyre manufactures.

2. The consumption of CBFS per MT of Carbon Black depends on the strength of carbon in the CBFS.

3. Carbon Black is imported mainly by tyre manufacturers.

4. In spite of reduction in sale prices w.e.f. 1.4.1997, sales went down by 15% from March, 1997 because of fall in prices of imported CB.

5. In order to maintain even this reduced market share, hefty discounts were offered to buyers in the year 1997.

6. Profit has gone down during the year 1997-98 (Upto Sept., 1997).

7. Because of reduced production, cost of production has gone up.

8. Carbon Black is imported in different grades but used in rubber industry including tyre industry.

9. The benefit of reduction in prices of raw materials is not necessarily passed on immediately to the customers, even by the Rubber industry including Tyre industry.

10. The increased imports into India have resulted and would further result on account of substantial gap in supply and demand in Asia-Pacific region, which became more pronounced in end 1996 and early 1997.

11. Additional capacity in India and outside was created to meet additional demand projected by Tyre industry.

12. This surplus capacity is expected to be utilised over minimum four years through natural growth of Tyre industry or an economic turn around in India and SE Asian countries.

13. Substantial reduction in production, sales and profitability would lead to inadequate generation of funds for modernisation and R&D efforts which will affect future competitiveness and growth.

14. The average quarterly imports of Carbon Black of about 2527 MT in Jan-Dec., 1996, increased to about 12345 MT in Jan., 1997- March, 1998, which indicates a sharp rise by about 389%.

15. As safeguard provision is for a long period in future the investigation should cover not only the facts as submitted but extrapolate and take a position on trends and then determine the extent and period of protection.
16. Their profit has reduced from Rs.1,049.23/MT (PBT) in the year ended 31.3.97 to Rs.343.15/MT in the six months ended 30.9.97.
17. OCCL and other domestic producers have priced their deemed exports supplies below the C.I.F. value of imports.
18. Indian buyers have certain infrastructural & quantity constraints in obtaining CBFS supplies.
19. CBFS prices are not linked with Platt 2 Index.
20. They reduced Carbon Black prices in April 97, July, 1997 and Oct. 1997.
21. They intend to become internationally competitive by expanding from 35000 MTPA to 60000 MT PA and modernise with help from technology suppliers and consultants.
22. They have made the following plans for modernisation and expansion of the plant and machinery.
  - i. To increase the capacity from 35000 TPA to 60,000 TPA.
  - ii. Substantial reduction in overhead expenditure per MT which would be possible because of high volumes and at the same time by maintaining or reducing the level of employment.
  - iii. Significant increase in efficiencies in use of raw materials and other utilities.
  - iv. Optimum use of waste gases to become lot more energy efficient.
  - v. Restructuring of marketing plans through changes in packing and transportation so that customer benefit through on time deliveries resulting in very low inventories.

(d) **HTC**

HTC have interalia mentioned that they intend to implement project at coastal location in Gundipundi, Chennai which has its strategic benefits of reduced freight cost on raw materials and finished products due to coastal location and close proximity to the domestic consumers in South India.

(e) **CACIL**

Carbon & Chemicals (CACIL) has merged with PCBL w.e.f. 4/97. They have interalia mentioned that they intend to restructure as under :-

- i. Installation of Captive power plant to reduce power cost.
- ii. Installation of Air preheaters to reduce raw material cost.

(f) **Association of Carbon Black Manufacturers (ACBM)**

1. The imports of Carbon Black in April-May, 1997 were actually more than that shown in the application for safeguard duty.
2. Imports continued at a high level in October-December, 1997 i.e. 13717 MT at an average CIF of Rs.18931/ MT.
3. Carbon Black manufacturers produce Carbon Black in different grades which are of international standard and to the individual specification of the tyre companies. They are also tested and pre-approved by the tyre companies.
4. Since January, 1996 cost of imports has been falling steeply.
5. If there is any perception that imports are of such grades that are not available in India, the Custom House daily lists show that the actual imports have been of standard grades that have been supplied by domestic producers for many years.



### (III) VIEWS OF THE EXPORTERS/GOVERNMENTS OF EXPORTING COUNTRIES :-

The exporters of Carbon Black to India have made the following main points -

(a) Hvosung Corp., Korea

1. The increase in imports of Carbon Black is mainly due to difference in the quality of imported Carbon Black and domestically produced Carbon Black rather than price alone.
2. The imposition of safeguard duty on Carbon Black imports would make Indian Tyre manufacturers less competitive in the international market.
3. The local (domestic cost) of Carbon Black needs to be reviewed as it is much higher than the international price of Carbon Black. Measures such as reduction in import duties on Carbon Black Feedstock and cut down on Bubble cost by domestic producers can help in achieving a lower cost of production.

(b) LG Chemicals Ltd., Korea

1. The tyre exporters from India have been importing Carbon Black from LG due to the high quality of Carbon Black in order to make their products internationally competitive.
2. They are willing to discuss satisfactory settlement of the friction caused by Carbon Black Exports and to develop economic cooperation between the two nations.

(c) Alexandria Carbon Black Co., Egypt

1. The reduction in the local consumption of Carbon Black in Asia Pacific particularly Korea and Thailand had resulted in increased exports of Carbon Black from these countries.
2. The increase in cost of production of Carbon Black shown by Indian manufacturers seems unrealistic as world over a severe reduction in the feedstock oil prices has led to a substantial reduction in the cost of production of Carbon Black in the international market.
3. Present Customs Duty on Carbon Black in India are already high compared to other parts of the world.
4. Local prices of Carbon Black in Europe are much lower than the prices of Carbon Black in India.
5. Indian Carbon Black manufacturers are exporting Carbon Black at international prices which are lower than local prices in India. They are also selling Carbon Black under deemed exports to Indian Tyre Manufacturers at international prices.
6. Indian tyre manufacturers prefer to import Carbon Black due to higher quality.
7. Carbon Black is a raw material for Tyres and India is a big exporter of tyres to Egypt. The initiation of action against imports from Egypt could lead to similar retaliatory action from Egypt.
8. CBFS prices were based on fuel oil prices.
9. International prices of Carbon Black were also low.
10. There was no dumping of Carbon Black into India.

(d) Thai Carbon Black Public Co. Ltd., Thailand

1. They have been a regular exporter of Carbon Black to various countries and are known for very high quality and competitive prices. They have always exported at international market prices.
2. All the Carbon Black producers have their prices based on feedstock oil prices and a sharp drop in the oil prices internationally (from US \$ 95-110 in January, 1997 to US \$ 75 in end March, 1997) has led to a drop in the World Carbon Black prices. However, the Indian Carbon Black manufacturers have reduced their prices only marginally.

3. High Quality and competitively priced exports of Carbon Black have helped Indian tyre Industry grow.
4. Higher imports of Carbon Black are a result of artificially high prices maintained by domestic producers as the surplus capacity has remained constant in 1996, 1997 and 1998.
5. The imports are declining since October, 1997.
6. Both India and Thailand are forming an association (BISTEC) to cooperate further and open doors for higher trade, the imposition of safeguard duty would be a retrograde step and would be a barrier in achieving this goal.
7. Carbon Black prices followed the trend of CBFS prices which is not the case with domestic industry.
8. The landing rate of CBFS in India was higher by USD 15 per M.T

(e) **Kosco, Korea**

They have only mentioned their production and Export figures and no other comments have been made.

(f) **Cancab Limited of Alberta, Canada**

Cancab through Canadian High Commission have submitted that they produce certain specialty Carbon for specialty polymers by the non-tyre Rubber industry and for metallurgical industry. These are not produced in India and are used in export production.

(g) **Taipei Economic & Cultural Centre**

The Carbon Black Exports from Taipei to India have been decreasing sharply for the last three years and there have been no exports to India from 1997.

(h) **Singapore :**

Embassy of Singapore in India interalia invited attention to WTO provisions.

(i) **Egypt :**

1. Carbon Black is an intermediate product for tyres. If safeguard duty is imposed on imports of Carbon Black, tyre manufacturers would not be able to compete internationally.
2. Balance of Trade was in favour of India.
3. Imposition of Safeguard Duty may harm Indo-Egypt relations.

(j) **Japan :**

1. Safeguard measure was exceptional measure.
2. Only 15 cases have been initiated all over the world whereas in India five cases have been initiated so far.

**(IV) VIEWS OF THE IMPORTERS/USERS :-**

The importers/users of Carbon Black have made the following main points -

(a) **All India Federation of Rubber Footwear Manufacturers**

1. Quality of domestically produced Carbon Black was poor.
2. Safeguard duty will be used by the Carbon Black manufacturers to increase their price of various grades of Carbon Black.
3. Artificial scarcity of Carbon Black would be created by the local manufacturers.
4. Imposition of safeguard duty would reduce competitiveness on the exports front which will be detrimental to the entire Rubber Industry and also bring bad name to the country because most of the export units may not be in a position to fulfill their export obligation.

5. Carbon Black manufacturing industry is known for creating artificial scarcity with a view to increase the prices of their products.
6. Increase in import of Carbon Black is temporary which should not be taken cognizance of.
7. Imports made against exports should not be taken into consideration as the Automotive Tyre manufacturing units are importing Carbon Black against their entitlements of exports.
8. Safeguard Duty Rules provide that prior consultation with exporting countries is a must to impose duty and adequate trade-compensation for adverse affect has to be provided.
9. It is correct that presently the prices of imported Carbon Black are cheaper than the prices of Carbon Black in the local market which is temporary in nature.
10. Data given in Carbon Black manufacturers application is not reliable and projected in such a fashion so as to substantiate their case.
11. Since the applicant is expressing its helplessness to compete with the depressed conditions prevalent outside and it failed to comply with prevalent conditions, the application does not deserve any sympathy of consideration.
12. There is total absence of material injury. The injury alleged by manufacturers is hypothetical and is only apprehension. The nexus between imports and domestic production has not been established since there is none.
13. Although there is increase in the import of Carbon Black but at the same time its production has also been increasing. During 1995-96 when compared with the import of 1994-95 the imports decreased from 7.44% to 7.22%.
14. Production of Carbon Black is increasing every year. There is loss of domestic sale but it is because of poor quality of the local products and not due to decline in demand.
15. The total industry is exposed to global competitiveness and it is the right of the domestic users to procure their raw material wherever available of good quality as well as cost effective.
16. Safeguard duties can be imposed to prevent or remedy serious injury to the domestic industry and such a measure would also require the industry to adjust itself to the new situation of competition offered by imports.

(b) **MRF Limited**

1. While considering the application, the duty free imports of Carbon Black should be excluded as :-
  - (i) Duty free imports of material for exports production is an in built provision of Exim Policy. Duty free imports do not have any impact on the domestic raw material producers.
  - (ii) In order to give high priority to exports they have to source quality material at international prices.
  - (iii) They are placing orders on deemed export basis with domestic manufacturers for exports.
  - (iv) Govt. of India issued notification that duty free imports of raw materials for export production will not be taken into account for anti-dumping cases. In case of safeguard duty cases also the quantity of duty free imports should be excluded from the calculation.
  - (v) All categories of tyres are put in the Free Trade list in 1997-98 Exim Policy. Now the import of tyres is also increasing in volume. The tyre companies abroad have facilities to source raw material (RM) world wide keeping commercial and technical parameters into account.
2. While sourcing RM the Management do keep in mind various parameters such as price, quality, credit period, transportation time, need to keep a balance between foreign and domestic suppliers etc. in order to compete in domestic and in the world market.
3. Imposition of safeguard duty would lead to imports becoming costlier thus the competitive capacity in the domestic market against the import of tyres will be adversely affected.

4. Carbon Black manufacturers should persuade the consuming industry to reduce the level of imports through appropriate commercial terms and adhering to delivery schedules.
5. Exchange rate in many countries go on fluctuating. Full advantage of such exchange rate fluctuations are taken by industries in various countries in sourcing materials. When most of the developed countries are taking advantage of the same, Indian companies should not be deprived of such advantage.
6. Part of the problems faced by Carbon Black manufacturers is on account of too much expansion of their capacities without cultivating exports market. They should not use DG's office and burden the tyre industry with safeguard duty on Carbon Black.
7. To comply with the demand of special performance requirements / parameters such as wet traction, rolling resistance etc. by the multinational automobile manufacturers on the OE fitments Specialty Blacks have to be imported which are not currently made in India. The local Carbon Black manufacturers do not have the technology for manufacture of these specialty Carbon Black and hence imports of these grades are essential.

#### **Chemicals & Allied Products Export Promotion Council**

1. Exports have grown in the last four years. Increase in the imports of Carbon Black is to service export growth and hence should be no cause for alarm. VABAL was discontinued. Since the corrective action has already been taken there is no further cause, if there was a cause for injury.
2. The international price of the feedstock has been continuously dropping due to the unprecedented slide in global oil prices. However, Carbon Black manufacturers raised their prices in 1995-96 from 31700 / MT to Rs.36960 / MT for HAF- N330 grade.
3. Further the import duty on feedstock has been progressively reduced and now stands at 20% Basic where as import duty in many countries is much lower giving them a better edge.
4. Feedstock accounts for nearly 50% of the cost of production. The present slide of oil prices in the international markets therefore serves as great advantage to the domestic producers. The manufacturers of Carbon Black in the international market reflected the slide in the oil prices whereas domestic producers are yet to reduce their prices commensurate with the reduction of their cost of imports.
5. 82% of feedstock is imported and this feedstock forms 50% of the input to manufacture Carbon Black. The Indian rupee has depreciated to the extent of 12% in last 6 months. This puts Carbon Black importers at a disadvantage.
6. The price of feedstock in July, 1997 was around US \$ 171 / MT as compared to US \$ 136 / MT in January, 1998 i.e. a drop of about 20%. Therefore, the feedstock price drop has more than compensated for the difference due to drop in prices of Carbon Black taking also into account the exchange rate fluctuation.
7. Unit cost of production in India is very high on account of multiplicity of taxes and cascading effect thereof. The high cost of domestic finance and lack of infrastructure add to the expenses on the bottom line which put the ACBM members at a disadvantage, for which safeguard is not the remedy.
8. Many countries importing CBFS like Indian Carbon Black manufacturers are still in a position to compete globally. Does it mean our ACBM members have failed on all counts?
9. Carbon Black imported under Advance Licence for export production be quantified and excluded from export figures as the same is used for export production.
10. To keep our export competitive all raw materials have to be made available at international prices failing which the exports for India may suffer.

#### (d) **ATMA**

1. Safeguard duty demanded by Carbon Black manufacturers is highly inflated. As the period of investigation with reference to which the investigation has been initiated is April-

- September, 1997, the action of domestic industry in establishing the landed price of imports alone with reference to July-September, 1997 price is incorrect. The difference between the domestic and imported CB prices should work out to only about 12% and not 18%.
2. It would be unfair to try to take advantage of changed circumstances as on 1.1.1998 or to peep into the future on the ground that the price would fall further.
  3. Calculation of weighted average cost submitted by Carbon Black manufacturers should be audited to ensure that costs not attributable to the production of Carbon Black have not been included resulting in higher cost of production.
  4. As the international and domestic market prices do not remain constant and that continuous changes take place in the prices depending on the demand and supply situation, it is necessary to restrict the investigation with reference to a period of investigation.
  5. Carbon Black Feedstock accounts for over 50% of the cost of production. CBFS is imported on which there is 20% duty in India whereas in Thailand duty is only 1%. This is a major factor acting to the disadvantage of the domestic industry.
  6. CBFS price has fallen from US \$ 110-115 / MT FOB to about US \$ 70-80 / MT in the beginning of 1997 resulting in fall of the price of Carbon Black in the world market and reduction of sale prices of Carbon Black of about 6.5% in April, 1997 and 4.5% in July, 1997 was natural due to fall in CBFS prices.
  7. Serious injury can not be deemed to exist in a situation where the domestic industry is still making profit.
  8. Any measure taken should be such that there is overall benefit to the economy as a whole and measure does not result in shifting of the problem of domestic industry to the user industry.
  9. It would be inappropriate to merely look into the higher levels of imports without going into the reasons for the same i.e. quantum of duty free imports of CB against export of tyres, already prevailing somewhat higher import level, liberalisation syndrome, erratic supply of domestic producers, lack of confidence level on the part of buyers on the domestic producers.
  10. Government of India framed the policy of allowing duty free imports of raw materials against export of tyres to enable the Indian industry to have a level playing field in competing in international market. As in the case of anti-dumping investigations, it is fair that duty free import is also excluded to determine whether the duty paid imports merit safeguard measures.
  11. Actual imports have been lower than duty free import entitlement of CB @ 23 Kg. Per 100 kg. of tyres exported.
  12. Compared to 1995-96 duty paid imports had gone down in 1996-97.
  13. In 1992 Government of India placed truck/bus tyres in OGL list against which tyre industry did not seriously protest. Again in 1997-98 EXIM Policy all other categories of tyres have been put under OGL. Import of tyres which started as a trickle is gaining in volume. Tyre industry being not happy at this development has fully realised the fact that economic liberalisation is irreversible and is sharpening its skills and strengthening its competitiveness to take on imports whereas Carbon Black manufacturers have been tending to function as if India is still having an insulated economy. When free import is allowed whether in India or any other country, there is bound to be some increase in imports.
  14. It is not unusual for companies in various industries sometime to make losses. To take a short period of six months to make out a case by Carbon Black manufacturers is not appropriate. During current financial year many tyre companies have also made losses.
  15. World over the trend during the last two years has been one of declining raw material prices.
  16. Credit/discount is a market phenomenon. There is nothing unusual about discount/credit given by Carbon Black manufacturers. Heavy discounts are given by tyre manufacturers also.
  17. Carbon Black industry has received the biggest help from Tyre industry by way of Deemed Exports which they have not mentioned anywhere in the application.
  18. Tyre industry is going through an extremely difficult phase. Sluggish market conditions had resulted in steep reduction of tyre prices. Tyre industry has not got a level playing field in the matter of Import Duty structure.

19. Carbon Black manufacturers have not been able to adjust to the changing time. They have not made any serious and consistent attempts to export their product. Imposing any Safeguard measures on Carbon Black would cause incalculable harm on the consuming industry i.e. tyre industry and they would find it difficult to compete in export market.

20. Imports of Carbon Black under VABAL were put by the Government under sensitive list in August, 1993. If this was not done the imports would have been to the tune of 30,000 MT per year. Under VABAL there was flexibility to import anything but after Carbon Black being brought under sensitive list percentage of Carbon Black for import was fixed vis-a-vis export of tyres per MT. There has been consistent growth in the export of tyres and hence duty free import entitlements of Carbon Black also increased. The table below shows the export of tyres in MT, duty free import entitlement of Carbon Black and actual imports of Carbon Black by the Tyre industry.

Year	Export of Tyres (MT)	Import entitlement of Carbon Black (MT)	Actual import of Carbon Black (MT)
1994-95	76859	17677	19280
1995-96	84545	19445	13699
1996-97	93000	21390	15000
1997-98	102300	23529	

In the year 1994-95 the actual imports of Carbon Black would have been more than that entitled because of residual Advance Licences. In the years 1995-96 and thereafter the tyre manufacturers imported less Carbon Black than for which they were entitled.

21. If duty free imports of Carbon Black are excluded from total imports the duty paid imports of Carbon Black are very low and cannot be termed as increased imports.

22. Tyre manufacturers have to meet international competition while exporting tyres which they cannot do if sourcing of raw materials is not at international prices.

23. The quantum of Safeguard Duty has been wrongly calculated as different figures of cost of production have been given in annexure XVI and XVII. It should not exceed 12%. This added with CBFS price reduction should come down to only about 3% to 4% which cannot cause serious injury.

24. The installed capacity of Carbon Black in India is 3,06,000 MT against consumption of 2,48,000 MT i.e. peak capacity utilisation of 80% can be achieved. So, like Asia Pacific Glut, India is also contributing to it having its influence on reduction in prices.

25. As per Article 3(1) of Agreement on Safeguards the investigation should, inter-alia, include as to whether or not the application of a safeguard measure would be in public interest.

26. Carbon Black manufacturers have formed an informal cartel.

27. Carbon Black manufacturers have not submitted any plans for positive adjustment. If they have already modernised their plants what are they going to do to achieve competitiveness, whether the plan given by them is technically or economically feasible.

28. Two Carbon Black manufacturers have not responded, perhaps they might not be suffering injury.

(e) **The Northern India Rubber Manufacturers Federation**

1. Information regarding cost of production is not available.

2. Carbon Black manufacture in India is controlled by only two business families i.e. Birlas and Goenkas. They have formed a cartel and any safeguard measures would imply safeguard of these two families rather than the whole country. Before entering into a cartel there was a price war among them in respect of Carbon Black.

3. Before applying any safeguard measures interest of small scale sector and that of public should be taken into account.

4. Wrong figures of import of Carbon Black have been given in the application to mislead the investigation as DGCIS never gives import figures for a particular period before expiry of further three years.
5. As per Annexure III of the application the production of PCBL has gone up and there is no loss of profit. Capacity utilisation of Carbon Black industry as a whole has gone up from 63% in 1993-94 to 70% in 1997-98 (upto Sept 97).
6. Reduction in duty of CBFS was not passed on to buyers.

(f) **Tread Rubber & Precured Tread Rubber**

- M/s. P. John Zacharia & Co. Pvt. Ltd.
  - M/s. Mustang Rubbers
  - M/s. Midas Precured Treads (P) Ltd.
- All from Kottayam, Kerala.

1. Carbon Black Grade HAF N-330 is major raw material for the above manufacturers. The prices of indigenous HAF was unreasonable and quality not as per specification.
2. During the period from 1994 to 1997 they have increased 77% of basic price of HAF. Till March, 1997, they have suffered unilateral price hike.
3. Imported HAF enabled them to improve the quality of their product with cost saving of Rs. 5000 / MT to Rs. 6000 / MT. After they have stopped procurement from the domestic suppliers, the price was reduced from 77% to 49% by the domestic producers.
4. By liberalisation of Indian economy and entry of MNCs into Indian Market, they are more quality conscious and so Indian manufactures have to improve quality of their products so as to compete with foreign manufacturers but there is no improvement of quality by the domestic manufacturers.

(g) **Elgi Tyre & Tread Ltd. (ETTL)**

ETTL have sent their response on 6.4.1998, received in the Office of the Director General on 13.4.98. Their reply has thus been received after due date. Although no request for extension was made by them for submission of their response, in the interest of justice their response and reply to questionnaire has been taken on record. ETTL have inter alia submitted that:-

1. Cost of their product largely depends upon the value of CB and that they have to be competitive to survive in the market.
2. Any levy of safeguard duty will affect their business seriously both in the domestic and international markets.

(h) **Andrew-Yule**

1. They manufactured conveyor belts and carbon black was one of the raw materials for them.
2. There was a price discrimination by Carbon Black manufacturers for tyre and non tyre sector.
3. They are importing Carbon Black under DEEC Scheme.
4. International price forces should be borne by everyone, including Carbon Black manufacturers.
5. They have the option to come over difficulties faced in procuring material.

(V) **FINDINGS OF THE DG :-**

1. I have gone through the record and the replies filed by domestic producers, exporters, importers, exporting governments and various users associations and federations etc. Submissions made by them and various issues arising therefrom are discussed in these findings at appropriate places.

**2 Product under consideration :**

(i) The product under consideration for the purpose of the present investigation is 'Carbon Black' for Rubber Industry including Tyre Industry. Carbon Black is a form of Carbon and is manufactured in different grades- with varying characteristics. All the grades are mainly used in the Rubber Industry which includes the Tyre Industry. Carbon Black Feed Stock (CBFS) is the main raw material used in the manufacture of Carbon Black.

(ii) Carbon Black is classified under heading 2803.00 of the First Schedule to the Custom Tariff Act, 1975 and under Classification No. 28030002 of the Indian Trade Classification (based on Harmonized Commodity Description). The classification, however is indicative only and is in no way binding on the scope of the present investigation.

(iii) It has been claimed by some tyre manufacturers that some specialty Carbon being imported are not manufactured by the domestic producers of Carbon Black in India. In this regard it is observed that PCBL have made a specific submission that they are capable of producing all grades required by the tyre manufacturers. They have mentioned that grades N-351, N-234 and N-115 were specially made by them on their customers' request. While the grade N-351 was made in 1996 and approved by the customer, response for other grades developed recently is awaited. On the contrary no evidence has been produced by the tyre manufacturers that their demand for any grade was not met with by the domestic producers. All grades of Carbon Black, for Rubber industry including Tyre industry are, therefore, covered under the scope of the present investigation

**3. Domestic industry**

The application has been filed by the 'Association of Carbon Black Manufacturers' on behalf of:

1. M/s. Cabot India Ltd., Mumbai.
2. M/s. Hi Tech Carbons, Renukot.
3. M/s. Oriental Carbon and Chemicals Ltd., Ghaziabad, and
4. M/s. Phillips Carbon Black Ltd., Calcutta.

There are six domestic producers of Carbon Black accounting for a total domestic production of 2,45, 897 MT in the year 1996-97. The applicants named above account for 2,33,762 MT (1996-97) which constitutes a major proportion of domestic production. Carbon and Chemicals (CACIL) has merged with PCBL w.e.f. April, 1997. The application is, therefore, considered to have been filed on behalf of the domestic industry.

**4. Period of Investigation :**

An issue has been raised regarding the period of investigation. The domestic producers have requested to take into consideration the developments that have taken place till recently i.e. after the initiation of investigation. They have submitted that Safeguard measure is to protect the domestic industry, and therefore, the investigation should cover not only the facts as submitted but extrapolate and take a position on trend and then determine the extent and period of protection. ATMA on the other hand has submitted that it will be unfair to try and take advantage of the changed circumstances or to peep into the future on the ground that prices will fall further. It is observed that with respect to the period of investigation, to assess the fact of increased imports, it is generally necessary to analyse the relevant data comparatively for over a longer period, and in this regard the Trade Notice No. SG/TN/1/97 dated 26<sup>th</sup> September, 1997 requires the applicants to submit data for a period of most recent three years or longer for which data is available. In the present case the investigation has been initiated on 5<sup>th</sup> February, 1998. In their application the domestic producers had submitted data upto September, 1997 and the decision to initiate the investigation was taken on the basis of this data. It would now not be fair



to change this reference period as various interested parties respond to the investigation with reference to the facts available during this period. At the time of filing the petition the applicants have already exercised their option to base their petition on the basis of certain facts obtaining during a reference period. The applicants submitted data for the period from 1994-95 to 1997-98 (upto Sept., 1997) in their application and on that basis they have requested for the imposition of Safeguard Duty. It is, therefore, proposed to restrict the investigation to the period from April, 1994 to Sept., 1997. It may, however, be mentioned that for the purpose of determination of the effect of the increased imports on the domestic industry and the quantum of safeguard duty that may be adequate to protect the domestic industry from the serious injury caused by the increased imports, it is appropriate to consider data for a more recent period. However, it is not desirable to base the findings on any isolated transactions but the findings should be based on facts obtained during a reasonable period of time immediately preceding the date of initiation of investigation for which reliable data can be made available. Accordingly, it may vary from case to case taking into account all the facts. In the present case it is proposed to make this determination on the basis of data for the period April-Sept. 1997.

### **5. Increased Imports :**

The domestic producers have a total installed capacity of 308000 MT per annum. They achieved a capacity utilisation of about 80 % in the year 1995-96 and 1996-97. The capacity utilisation, however, fell down to 66.64 % in the year 1997-98 (April-Sept). The production also fell down from 245897 MT in 1996-97 to a level of 102629 MT in 1997-98 (April-Sept.). As compared to the domestic production, the imports of CB increased from 16788 MT in 1995-96 to 17733 MT in 1996-97 and 28917 MT in 1997-98 (April-Sept.). In 1994-95, however, the imports were 28927 MT which have been explained by the domestic producers as being on account of utilisation of Value Based Advance Licences (VABALs) by the tyre industry for imports of CB. The holders of VABALs had a flexibility to use these licences without quantity or value restrictions for import of Carbon Black. The applicants have claimed that most of these licences were used for import of Carbon Black and hence higher quantities of Carbon Black were imported under VABALs. Import of Carbon Black against VABALs was brought under sensitive list i.e. restriction on utilisation of VABALs for import of Carbon Black were put in August, 1993. The spill over effect, however, continued for some period for the licences which had already been issued. The imports started declining in 1995-96, being 5944, 4167, 4094 and 2573 MT respectively in Quarter 1, Quarter 2, Quarter 3 and Quarter 4 of 1995-96. The imports started increasing in 1996-97 being 1753, 2119, 3662 and 10199 MT in Quarter 1, Quarter 2, Quarter 3 and Quarter 4 respectively of 1996-97. The trend continued in the first and second Quarter of 1997-98 when the imports further increased to 13071 and 15487 MT respectively. As compared to the domestic production, the share of imports increased from 7.21 % in 1996-97 to 28.18 % i.e. almost four times in the first half of 1997-98. Table 1 shows an analysis of the imports in 1996-97 and 1997-98 (April-Sept.) on quarterly basis. The imports which were 1753 MT in April-June, 1996 increased to 2119 MT in July-Sept., 1996 i.e., 121 %, 3662 MT in Oct.-Dec., 1996 i.e., 209 %, 10199 MT in Jan.-March, 1997 i.e. 582 %, 13071 MT in April-June, 1997 i.e. 746 % and 15487 MT in July-Sept., 1997 i.e. 883 % of the imports in the quarter April-June, 1996. The applicants had compiled April-Sept., 1997 figures from Custom Houses daily lists. The DGCIS has since compiled data upto July, 1997. The DGCIS data of imports for April-June, 1997 is 15835.75 MT and 5774.39 for July, 1997 as against 13071 MT computed by the applicants for April-June, 1997 indicating that the actual imports in April-Sept., 1997 may be more than the figures furnished in the application. This trend of imports clearly shows that the imports have been increasing spirally during this period. At the same time the import prices of CB have been falling down from Rs. 20856 in April-June, 1996 to Rs. 18282 per MT in July-Sept., 1997. This clearly showed a trend of increasing imports at declining prices.

**Table 1**

Period /Quarter	Imports.		CIF Rs. / MT (average)
	MT	In % age of April-June, 1996 imports	
1996-97			
I	1753	100	20856
II	2119	121	21616
III	3662	209	20204
IV	10199	582	19640
1997-98			
I	13071	746	19096
II	15487	883	18282

**6. Imports of CB for use in Export Production**

(i) The importers / users and exporters of CB have contented that imposition of safeguard duty on CB will adversely affect the exports of tyre industry as the imported Carbon Black is used mainly for export production. The exports by the Rubber industry during the years 1994-95, 1995-96, 1996-97 and 1997-98 (April-Sept.) have been Rs. 942 crores, Rs. 1094 crores, Rs. 1210 crores and Rs. 1400 crores (estimated for the whole of 1997-98) as given in Table 2 below.

**Table 2**

Period	Capacity MT	Capacity utilisation %	Production MT	Sales MT	Imports of CB MT	Exports by user industry Rs. Crores
1994-95	280834	64.12	180093	165254	28927	943
1995-96	280834	80.34	225644	170847	16788	1095
1996-97	308000	80.35	245897	187250	17733	1216
1997-98 (upto Sept.)	154000	66.64	102629	80212	28917	1410 (estimated for 1997-98)

(ii) From these figures it is observed that as compared to 1994-95, exports have grown to 116 % in 1995-96, 110.05 % in 1996-97 as compared to 1995-96 and 115.95 % in 1997-98 (estimated for the whole year) as compared to 1996-97. The imports of CB have, however, grown to 105.63 % in 1996-97 as compared to 1995-96 and to 326.14% in 1997-98 (April-Sept.) as compared to 1996-97 on a prorata basis. It is seen that during 1994-95 to 1996-97 total exports of 3254 crores were made by the Carbon Black user industry whereas total CB imports during this period were 63488 MT which indicates that roughly imports of 19.52 MT of CB correspond to exports worth Rs. 1 crore. In the year 1997-98, however, the exports estimated for the entire year are 1410 crores which should correspond to 27520 MT of CB imports for the entire year. As against this in the first six months of 1997-98 itself, a quantity of 28917 MT of CB has been imported. It is, therefore, not correct to assume that the entire imports are for export production alone or that the imports bear any nexus to the exports.

(iii) The domestic producers have provided data of overall procurement of Carbon Black giving break up of Carbon Black used for export production and for domestic production (Table 3).

**Table 3**

	1996-97	1997-98 (April-Sept.)
<i>Gross Procurement MT</i>	238761	124442
<i>Duty Free Procurement MT</i>		
<i>Imports</i>	14549	11400
<i>Deemed Exports</i>	15010	6543
<i>Duty Paid Imports</i>	3251	17518
<i>Domestic Demand</i>	205951	88981

It is observed from this data that in 1996-97, in all 17800 MT of Carbon Black was imported out of which 14549 MT were imported duty free i.e. for export production and 3251 MT for use in domestic production. As against this the total imports in the first six months of 1997-98 were 28917 MT. 11400 MT of this were imported duty free i.e. for export production and 17518 MT for domestic production. The domestic producers have also sold some material on deemed export basis. From this data it is observed that even after excluding imports for export production, the imports for domestic production have increased from 3251 MT in 1996-97 to 17518 MT in the first six months of 1997-98 i.e. to 1078% on a pro-rata basis.

(iv) It has been contented that duty free import of material for export production is an in built provision in the Export-Import Policy and since such imports of raw materials are used only for export production, import of the same does not affect the domestic production. I am afraid this argument is fallacious. Whether for use in domestic production, or for use in export production, both the requirements taken together contribute to the domestic demand and constitute market for the domestic producers of CB. Any material imported for export production, therefore, competes with the domestically produced goods.

(v) As regards the effect on competitiveness of export production due to imposition of any safeguard duty, it is observed that a significant requirement of Carbon Black for export production has been supplied by the domestic producers on deemed export basis. In 1996-97, the domestic producers supplied 15010 MT out of a total of 29559 MT and in the first six months of 1997-98, they supplied 6543 MT out of 17943 MT. The domestic producers have generally supplied Carbon Black on deemed export basis at prices below C.I.F. import prices of Carbon Black. Specific information in this regard has been provided by PCBL whose prices for deemed exports were as indicated in Table 4.

**Table 4**

	<i>Deemed Export Qty to Tyre Manufacturers (MT)</i>	<i>Average price of CB to Tyre Manufacturers (MT)</i>	<i>Average CIF Price of CB imports (Rs/MT)</i>	<i>Imports more expensive by (Rs/MT)</i>
Apr 97	131	15739	19831	4092
May 97	66	14736	19025	4289
June 97	278	17217	18692	1475
July 97	212	17409	18833	1424
Aug 97	97	15713	17948	2235
Sept 97	0	-	18095	-

(Data as per supplies made from PCBL excluding Cochin factory)

(vi) Besides, in international trade exports are net of duties or taxes i.e., all duties and taxes including safeguard duty paid on inputs used in the manufacture of export production are entitled to be refunded as duty drawback etc. Duties and taxes paid on inputs used in the manufacture of CB, which is used in the export production of tyres are also, therefore, entitled to be refunded. The objective of safeguard duties is to enable the domestic producers to become internationally competitive. If, therefore, the domestically produced CB is not internationally competitive for use in export production, imposition of safeguard duties should help them in becoming internationally competitive, which should also be in the long term interest of the exporters. As far as the duty free imports of CB for use in export production is concerned, any safeguard duty levied on such imports should be entitled to be refunded on export of tyres, in accordance with the existing law. It is, therefore, observed that imposition of safeguard duty on Carbon Black is not likely to affect adversely the export production.

#### **7. Depressed Condition of Domestic Industry**

It is observed that the domestic production which increased to 245897 MT in 1996-97 has fallen sharply to 102629 MT in the first six months of 1997-98, a fall of about 16.5 % on pro-rata basis as compared to 1996-97. Similarly, the capacity utilisation has come down to 66.64 % from 80.35 % in 1996-97, a fall of nearly 17 %. The four applicant companies have registered loss of sales which has fallen down from 187250 MT in 1996-97 to 80212 MT in the first six months of 1997-98, a loss of about 14.3 % as compared to 1996-97 on a pro-rata basis. The average sales realisation has come down to Rs. 26370 per MT in the first six months of 1997-98 as compared to Rs. 28404 per MT in 1996-97 i.e., a loss of 7.16 %. The domestic producers have thus suffered loss of profit in the first six months of 1997-98 as compared to 1996-97. HTC's profit has been reduced by approximately 56 % during April-Sept., 1997 on annualised basis as compared to 1996-97. CACIL's unaudited result show a loss of Rs. 30.04 lakhs in the first half of 1997-98 as compared to a profit of Rs. 927.89 lakhs in 1996-97. In the case of PCBL also the profits have been reduced to Rs. 587 lakhs during April-Sept., 1997 as compared to Rs. 1264 lakhs during Oct.-March, 1997 (The company's financial year is Oct.-Sept.) and Rs. 2610 lakhs in 1995-96. CABOT has not provided separate figures for profit during April-Sept., 1997.

#### **8. Quality of domestically produced CB**

An allegation has been made about the poor quality of CB produced domestically. This is, however, a vague and unsubstantiated allegation. No details as to how the domestically produced CB suffers in quality and how does that affect the production of user industry have been provided. The user industry has all along been using domestically produced CB. About 20000 MT of CB is also exported per annum by the domestic producers, some of whom also have been given ISO accreditation. The domestic producers are operating with foreign collaborations / licenses of the world leaders, with modern technologies. A specific allegation regarding quality of domestically produced CB has, however, been made by Tread Rubber (TR) and Pre-Cured Tread Rubber (PCTR) manufacturers concerning Iodine Absorption Number. They have alleged that they require CB with Iodine Absorption Number in the range of 83.5-85 whereas the domestically produced CB was within the range of 82.1-82.8. The TR and PCTR manufacturers use N-330 grade CB. The major users of N-330 grade CB are the tyre industries who require N-330 grade CB with Iodine Number 82. The domestic producers of CB produce N-330 grade CB with Iodine Number 82. A copy of the specification of Carbon Black required by Midas made available by OCCL indicates that they had requested for Carbon Black with Iodine Absorption No. 82. It is also seen from the information provided by the TR and PCTR manufacturers that they have imported N-330 grade CB with Iodine Number 83.2 mgm/gm. Their contention regarding Iodine Number that they require CB with Iodine Number 83.5-85, therefore, is not fully supported. In fact their main concern appears to be the price which is evident from their statement that "the price of indigenous HAF was unreasonable and quality was not as per

our specification.” It may also be seen from Table 5 that when the prices of imported CB were increasing in 1995-96, the quantities of imported CB fell down in the successive quarters, but in 1996-97 and 1997-98, the quantities of imported CB increased in successive quarters as the prices kept on falling down. Price of imported CB was thus the most important factor in the decision to import of Carbon Black.

**Table 5**

Period	FOB of CBFS (Platt 2% index US \$)	Imported CB		Domestic CB		Imported CB (CIF) x (100+duty) Rs./MT (Avg.)
		CIF (Rs) quantity	Rate of duty %	COP Rs./MT (Avg.)	Avg. Selling price Rs./MT	
Apr-June '95	100-110	16446 5944	50	21620	24734	18065 x 150 % = 27098
July-Sept '95		17614 4167				
Oct-Dec '95		18223 4094				
Jan-Mar '96		22288 2573				
Apr-June '96	90-95	20856 1753	40 + 2	22458	28364	20113 x 142 % = 28560
July-Sept '96	100-110	21616 2119				
Oct-Dec '96	110-115	20204 3662				
Jan-Mar '97	75-80	19640 10199				
Apr-June '97	80-95	19096 13071	30 +5	24460	26370	19096 x 135 % = 25780
July-Sept '97	90-95	18282 15487				18282 x 135% = 24681

### 9. Existing Protection

It has been claimed that the domestic producers enjoy a protection of 30 % + 5 % against the imported CB, which should be an adequate level of protection. While it is true that in 1997-98, imported CB was chargeable to 30 % + 5 %, the domestic producers of CB used 82 % of imported CBFS which was chargeable to 20 % + 5 % customs duty. As mentioned earlier, it is a general feature of international trade that all exports are net of duties and taxes. Accordingly, in the case of imported CB also the international prices of CB are supposed to be net of any duties or taxes paid on the inputs etc. including CBFS. The domestic producers on the other hand use duty paid CBFS in the manufacture of CB and are thus at a disadvantageous position as compared to imported CB, so far as they have to use duty paid imported CBFS in the manufacture of CB which admittedly is about 82% of the total CBFS requirement and constitutes about 50 % in term of cost of production of Carbon Black. The domestic producers of CB suffer

from other disadvantages too, which are not of their own making. Lack of the international standard infrastructural facilities, higher costs of power and borrowing capital are examples of some of these disadvantages. The domestic sales/purchases also had to suffer sales tax which was generally not payable on imports by actual users. The import duty on CB has been reduced from 65 % in 1994-95 to 50 % in 1995-96, 40 % + 2 % in 1996-97 and 30 % + 5 % in 1997-98. As against this the import duty on CBFS which was 30 % in 1994-95 and 1995-96 has been reduced from 30 % + 2 % in 1996-97 to 20 % + 5 % in 1997-98. The domestic producers of CB using imported CBFS thus suffered disadvantages vis-a-vis. imported CB and the existing level of duties on imported Carbon Black did not provide them adequate protection against the injuriously increasing imports.

#### 10. Causal Link

(i) The domestic producers in their application have submitted that large surplus capacities have been set up in the Asia-Pacific region and in Egypt. Taken together in 1996 there was a surplus capacity of 439000 MT. Projection of surplus capacities for 1997, 1998, 1999 and 2000 are 453000 MT, 448000 MT, 279000 MT and 244000 MT respectively. The surplus capacity is having its impact on the imports into India. About 96 % of the total imports during April-Sept., 1997 have entered from Australia, Egypt, Korea and Thailand. The imports have grown phenomenally at declining prices in 1996-97 and 1997-98 (April-Sept.) and they have taken a substantial share of domestic consumption which has increased from 8.65% in 1996-97 to 26.5% in the first six months of 1997-98 (Table 6 below).

**Table 6**

	<i>Imports</i>	<i>Sales</i>	<i>Apparent Consumption</i>	<i>% of imports in Apparent Consumption</i>
<b>1995-96</b>	16788	170847	187250	8.95
<b>1996-97</b>	17733	187250	204983	8.65
<b>1997-98 (first six months)</b>	28917	80212	109129	26.50

(ii) The apparent consumption (Domestic sales + imports) in 1996-97 stood at 204983 MT which on a pro rata basis increased by 6.47% to 109129MT in the first six months of 1997-98. The domestic production of 245897 MT in 1996-97, however, declined to 102629 MT in the first six months of 1997-98. Taking into account the increase in apparent consumption the domestic producers lost  $\{(245897 + 6.47\% \text{ of } 245897) \div 2 - 102629\}$  28275 MT of production on a pro rata basis. During this period 28917 MT of CB were imported. As compared to 1996-97, on a pro-rata basis, there was an increase in imports of 19455 MT  $\{28917 - (17733 + 6.47\% \text{ of } 17733) \times \frac{1}{2}\}$ . Similarly they lost sales of 19470 MT  $\{(187250 + 6.47\% \text{ of } 187250) \div 2 - 80212\}$  on a pro rata basis in the first half of 1997-98. The loss of share in sale of 19470 MT by the domestic producers of CB was, thus taken over by the imported CB which increased by 19455 MT.

(iii) It has been alleged that the domestic industry lost this sale because it did not reduce the selling price. The importers/users/exporters of CB have mentioned that CBFS is the major raw material in the manufacture of CB, prices of which have fallen down but the domestic producers of CB did not reduce the price of their CB in line with the fall in prices of CBFS. In this context it is observed that it is an admitted fact that CBFS is the major raw material for the manufacture of CB. Approximately 1.8 MT of CBFS is required for producing one MT of CB and about 82% of CBFS is imported.

(iv) ATMA has furnished information on FOB prices of imported CBFS which represent the Platt 2% Index which is a posting of transaction prices for fuel oil. Fuel oils available from different sources of different specifications have, however, to be blended together for making CBFS. Domestic producers of Carbon Black have mentioned that blenders in US Gulf Coast charge a premium on fuel oil prices which varies with the demand/supply position. The actual C.I.F. prices of CBFS have been provided by domestic Carbon Black manufacturers. The c.i.f. prices of imported CBFS and the FOB prices mentioned by ATMA during Jan-March, 1996 to July-Sept., 1997 were as under :

**Table 7**

Period	FOB of CBFS/MT U.S.D. *	C.I.F. of CBFS/MT U.S.D. **
Jan-March, 1996	100-110	109
April-June, 1996	90-95	119
July-Sept., 1996	100-110	115
Oct.-Dec, 1996	110-115	125
Jan-March, 1997	75-80	125
April-June, 1997	80-95	114-124
July-Sept., 1997	90-95	112-122

(\* on the basis of information provided by ATMA.)

(\*\* on the basis of information provided by domestic producers of Carbon Black.)

(v) The data in Table 7 above indicates that c.i.f. price of imported CBFS does not show that it follows the trend of Platt 2% Index. While the Platt 2% Index prices dipped to a low of 75-80 US\$ PMT in Jan-March, 1997, the C.I.F. prices ruled at a high of US\$ 125 PMT. The Platt prices increased to US \$ 80-95 PMT and 90-95 PMT in April-June 97 and July-Sept. 97 the C.I.F. prices declined from US\$ 125 to US \$ 114-124 and US\$ 112-122 respectively.

(vi) Further the information provided in Table 5 shows that the imported Carbon Black prices do not necessarily bear any relationship with the Platt 2% Index prices. While in April-June, 1996, Platt prices were US \$ 90-95 (FOB) the CIF import price of CB was Rs. 20856 per MT (average). However, in July-Sept., 1997 when the Platt prices of CBFS were \$ 90-95 per MT the CIF import prices of CB (average) were reduced to Rs 18282/- per MT. Similarly in Jan.-March, 1996 when the Platt prices were in the range of \$ 100-110 per MT, the CIF import prices of CB were Rs. 22288 (average), but in July-Sept., 1996 and Oct.-Dec., 1996 the Platt prices of CBFS were in the range of \$ 100-115 per MT whereas the CIF import prices of CB dropped to Rs. 21616 and Rs. 20204 per MT (average). It, therefore, appears that even in the international market the prices of CB do not necessarily bear any immediate nexus with the Platt 2% Index prices. Domestic producers of CB could have also not been expected to keep on fluctuating their prices in line with the prices of imported raw material. It is to be kept in mind that while the cost is a matter of fact, price is a matter of policy. Even the fact of cost may depend largely upon the method of costing adopted by the individual units. The domestic producers of CB, however, reduced their sale prices and offered discounts in 1997-98 (April-Sept.). OCCIL reduced their sale prices w.e.f. 1.4.1997 consequent to duty reduction on imported CB for the year 1997-98 and fall in the prices of imported CB and offered discounts twice during this period i.e., in April, and July, 1997. Hi-Tech Carbon (HTC), offered rebates/discounts of Rs. 776.71 lakhs in 1995-96 and Rs. 795.19 lakhs in 1996-97, whereas in the first six months of 1997-98, they offered rebates / discounts of Rs. 741.46 lakhs. Phillips Carbon Black Ltd. (PCBL) increased discount from Rs. 2740 per MT in Oct.-March, 1997 to Rs. 3516 per MT in April-Sept., 1997. Similarly Carbon & Chemicals India Ltd. (CACIL) increased discounts on domestic sales of CB from Rs. 1204 per MT in 1996-97 to Rs. 2207 per MT in April-Sept., 1997. On an average, the domestic producers

of CB offered a discount of about 6.5 % or Rs. 1900 per MT to Tyre industry in April, 1997 and about 4.5 % or Rs. 1400 per MT in July, 1997, making a total price reduction of about Rs. 3300 per MT. The domestic industry thus reduced selling prices and offered discounts in April and July, 1997. The average selling price during April-Sept., 1997 has been reduced to Rs. 26370 per MT from Rs. 28404 per MT in 1996-97. The loss of sale by the domestic industry obviously had its effect on cost of production as a result of increase in the fixed cost per MT of CB produced, making it difficult for the domestic producers to further reduce the selling prices as they lost their share in domestic sales.

#### **11. Cartelization**

It has been alleged that the four petitioners have been indulging into unfair and restrictive trade practices in as much as they have formed an informal cartel. The basis of this allegation is that the prices offered by the Carbon Black manufacturers were manipulated in such a way that the final price to buyers was the same from different Carbon Black manufacturers. In this regard it is observed that the buyers of domestically produced Carbon Black were insisting that the domestic producers should match their prices with the landed price of imported Carbon Black. Evidence has been produced to the effect that the domestic producers were asked to bring their prices in line with the landed prices of imported Carbon Black. This allegation, therefore, now cannot be made against the domestic producers who in an effort to meet with the requests of the buyers, adopted the selling prices to keep in line with the imported Carbon Black prices. Obviously, this would have led them to adopt similar pricing structure. This allegation, therefore, is not sustainable in so far as the present investigation is concerned.

#### **12. Public Interest**

It has been submitted that imposition of Safeguard Duty on Carbon Black would not be in public interest. This claim has been made on the basis that imposition of Safeguard Duty would make the imported Carbon Black costlier in the hands of importers/users which may result in the increased cost of resultant products. In this regard it is observed that the scope of the term Public Interest is not to be restricted to cover consumer interest alone. It is a much wider term which covers in its ambit the general social welfare taking into account the larger community interest. While the imposition of Safeguard Duty may result in increased cost of imported Carbon Black in the hands of buyers and therefore, it may also effect the end products manufactured therefrom, it is important to keep in mind the objective of imposition of Safeguard Duty. The purpose of imposition of Safeguard Duty is to provide time to the domestic industry within which it may make positive adjustments to meet with the new situation of competition offered by the increased imports. The imposition of Safeguard Duty would not only allow a wider choice to the buyers to source their requirements, but also at competitive price. The domestic producers provide employment to a large number of people and make valuable contribution to the economy. Safeguard Duty would thus enable them to survive in the face of competition offered by the imports which should also be in the long term interest of the buyers of Carbon Black as well as of the consumers of products manufactured therefrom. It is, therefore, considered that imposition of Safeguard Duty on Carbon Black would be in general public interest.

#### **13. Threat of Serious Injury**

An analysis of various factors discussed above clearly indicates that the domestic producers have lost production, sales and profit in the first half of 1997-98 as compared to 1996-97. The imports have increased from 17773 MT in 1996-97 to 28917 MT in the first half of 1997-98, indicating an increase by 225%. On quarterly basis the imports have grown to 746% and 883% in the first and second Quarter of 1997-98 as compared to the first Quarter of 1996-97. The domestic producers lost a production of about 28262 MT in the first half of 1997-98, after



taking into account the growth in the apparent consumption. Similarly, they lost sales of about 19461 MT during this period in which the imports increased by 19456 MT. Obviously, the domestic industry suffered this loss on account of increased imports. The average sales realisation of the domestic industry during this period has fallen down to Rs.26370 Per MT from Rs.28,404 per MT and the average cost of production increased from Rs.22458 per MT to Rs.24460 per MT during the same period. As the domestic producers kept on losing production and sale it had its impact on fixed cost, thereby increasing the cost of production and reducing the profits. The increase in imports which have been entering the Indian markets at declining prices mostly from Australia, Egypt, Republic of Korea and Thailand have threatened the domestic producers of serious injury specially as they have surplus capacity to cater to almost the entire Indian demand of Carbon Black. In conclusion, a serious injury to domestic producer is clearly imminent. The increased imports have, therefore, caused threat of serious injury to domestic producers of Carbon Black in the first half of 1997-98.

#### **14. Adjustment Plan :**

(i) The applicants have submitted that the domestic industry has modernised many plants and they are constantly working to improve further so as to reduce their costs.

(ii) OCCL proposes to expand and modernise its CB plant from the capacity of 35000 TPA to 60000 TPA at an envisaged expenditure of Rs. 30 crores. Through this the company expects to substantially reduce the overhead expenditure per MT resulting in a reduction of Rs. 1000-1200 per MT in the cost of production. The company also expects to significantly increase efficiency in use of raw materials and other utilities, resulting in direct savings in the cost of production of about Rs. 900-1100 per MT, to become energy efficient and to restructure its marketing plan resulting in improvements in packing and transportation, and reducing inventory levels at customers end.

(iii) HTC is implementing a project at a coastal location in Gundipunnai, Chennai having strategic benefits of reduced freight cost on raw material and finished product.

(iv) PCBL plans to complete advanced downstream unit comprising of agglomerators, process bag filter, palletising, drying & material handling facility and Columbian Carcass reactor at Durgapur in 1998 at an estimated cost of Rs. 33.42 crores; CAT reactor and 5 MW captive power plant in 2000 at an estimated cost of Rs. 38.5 crores; 2<sup>nd</sup> CAT reactor at Baroda at an estimated cost of Rs. 20 crores and 20 MW captive power plant at Durgapur at an estimated cost of Rs. 80 crores in March, 2002.

(v) CACIL plans to install a captive power plant to reduce power cost and air-preheaters to reduce raw material consumption. They expect to reduce costs by Rs. 3.24 crores in 1998-99 and Rs. 4.32 crores in 1999-2000.

(vi) From the restructuring plans of the domestic industry it appears that they need a period of about 2 years to substantially complete their plans and to restructure their units.

#### **15. Critical Circumstances**

The applicants had requested for imposition of provisional safeguard duty. Provisional Safeguard Duty can be imposed only in critical circumstances where delay in imposition of safeguard duty may cause irreparable damage. In the case before me, the domestic producers are facing a threat of serious injury caused by the increased imports of CB. They are, however, profit making units, though at a reduced level, except one unit namely CACIL where unaudited report shows a loss of Rs. 30.04 lakhs in the first half of 1997-98. As against an average cost of production of Rs. 24460 per MT in the first half of 1997-98, the domestic producers have realised an average selling price of Rs. 26370 per MT, i.e. they are making on an average a profit

of 7.81 %. The domestic producers have neither been forced to close down nor to retrench their employees. In view of this, it is considered that critical circumstances did not exist to recommend imposition of provisional safeguard duty. No recommendation to impose provisional safeguard duty was, therefore, made.

#### 16.Share of individual Exporting Countries in Imports

Individual share of various exporting countries in 1996-97 in the total imports of Carbon Black into India was as under :

<i>Country/Territory</i>	<i>Quantity (MT)</i>	<i>Percentage Share</i>
Australia	3827.5	21.89
Belgium	1.5	0.09
Canada	25.2	0.15
China Taipei	24.0	0.14
China PR	271.0	1.25
Egypt ARP	3407.5	19.22
France	1.6	0.04
German F.Rep.	60.6	0.34
Indonesia	761.0	4.29
Iran	630.0	3.55
Japan	5.7	0.03
Korea RP	3571.0	20.14
Netherland	8.8	0.05
Singapore	375.3	2.12
Thailand	4049.7	22.84
UAE	614.0	3.46
UK	64.9	0.37
USA	9.0	0.05

#### VI. CONCLUSION AND RECOMMENDATIONS OF DG

In view of the findings above, it is concluded that the increased imports of Carbon Black for Rubber industry including Tyre industry into India have caused a threat of serious injury to the domestic producers and imposition of Safeguard duty for a period of two years will be in the Public interest.

While arriving at the quantum of safeguard duty which will be adequate to protect domestic industry, the cost of production ( confidential) of Carbon Black produced domestically has been taken on a weighted average basis for the entire domestic industry. Similarly, the CIF import prices of Carbon Black have also been taken on weighted average basis. Adjustments have been made for duties, taxes and handling charges as applicable both for domestically produced Carbon Black and for the imported Carbon Black and also for terms of payment. No adjustment has, however, been made for the sales tax or other local taxes paid on the domestically produced Carbon Black in view of the Budget 1998-99 Provision of levying 4% Special Additional Duty on imports (not meant for sale) which takes into account sales tax and other local taxes etc. generally levied on domestically produced goods. It is also considered that the levy of 4% Special Additional Duty will have a significant effect on the weighted average cost of production of domestically produced Carbon Black as during the period under investigation the domestic producers imported about 82% of their CBFS requirement which accounted for nearly 50% of the cost of production of Carbon Black. Adjustment on this account, therefore, has been made. The domestic producers have claimed 9% profit margin, which is considered reasonable.

Considering the need to progressively liberalise the Safeguard duty in order to facilitate positive adjustment by the domestic industry, Safeguard duty at the rates mentioned below is recommended to be imposed on Carbon Black imported into India for a period of two years from the date of its first imposition.

First year @ 16% (Sixteen percent) ad-valorem on CIF import price.

Second year @ 5% (Five percent) ad-valorem on CIF import price

[F. No. SG/INV/3/1997]

R. K. GUPTA, Director General

